

I. publ. E.

25

bm

J. publ. E.
25 bm

Asher

Beiträge

zu

einigen Fragen über die Verhältnisse

der

neutralen Schifffahrt

in

Kriegeszeiten.

Von

Dr. C. W. Asher.

Nebst einer Sammlung der amtlichen Verordnungen und Erklärungen über das Verhalten der neutralen Schifffahrt und Handels während des gegenwärtigen Krieges.

Hamburg.

Perthes-Besser & Mauke.

1854.

Verträge

XII

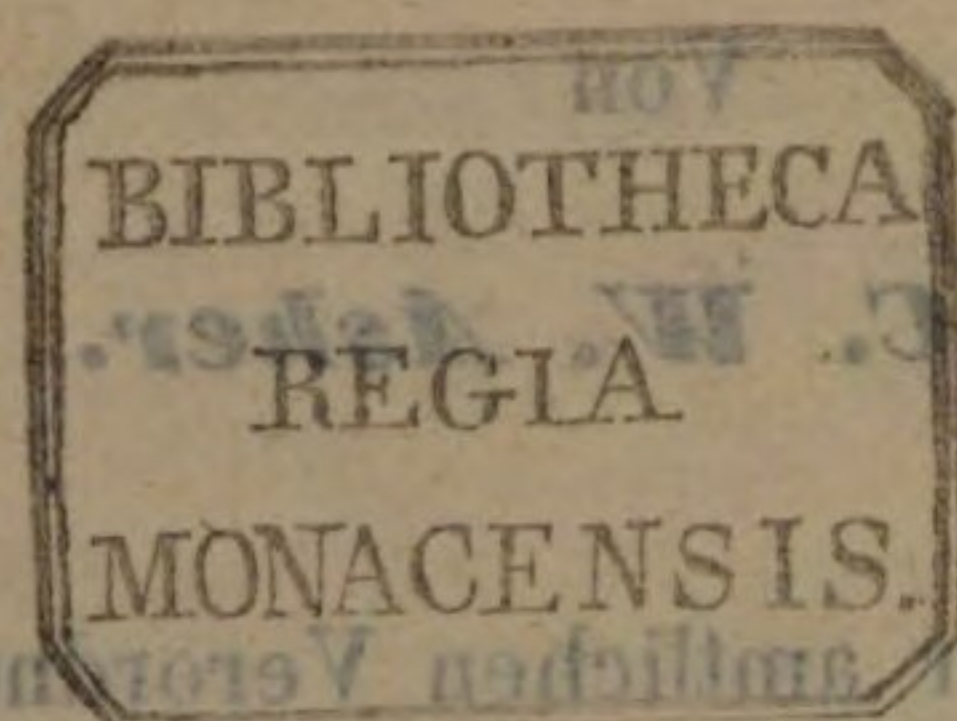
einigen Fragen über die Verhältnisse

der

neutralen Schifffahrt

in

Kriegszeiten.



Nebst einer Sammlung der amtlichen Verfügungen und Erklärungen über das Verhalten der neutralen Schifffahrt und Handels während des gegenwärtigen Krieges.

Hamburg.

Perthes-Besser & Mauke.

1854.

über diesen Punkt die grösseren Staaten sich einig geworden sind und daher, am Ende dieser Abhandlung, der Vorschlag eines Congresses. Alsdann wird es auch gewiss nicht an solchen fehlen, die, weil sie hoffen können, dass ihre Arbeit nicht ganz fruchtlos bleiben werde, besser als es hier geschehen, die einzelnen Fragen einer gründlichen Erörterung unterziehen.

Der Verfasser.

Hamburg, Juni 19, 1854.

Vorwort.

Die nachfolgenden kurzen Erörterungen sind durch die Tages-Ereignisse hervorgerufen, und so auch zuerst in einem Tagesblatte (Hamb. Correspondenten) erschienen. Sie machen keinen andern Anspruch, als dass sie auf die dringende Nothwendigkeit einer endlichen gesetzlichen Feststellung von Verhältnissen hinweisen, die das Wohl oder Wehe zahlreicher Classen von Staatsbürgern aufs tiefste berühren. Eine gedeihliche Erledigung lässt sich aber nur dann erwarten, wenn bei einer neuen Gesetzgebung die Grundansicht gänzlich aufgegeben wird die bisher massgebend gewesen ist: dass Seeverkehr und Seehandel feindlicher Staaten anders betrachtet und behandelt werden müssten, als Handel und Verkehr zu Lande, — dass sie dort eben als Sache des Staates, nicht, wie hier, als Sache des Unterthanen angesehen und dass sie deshalb dort den Maassregeln der Kriegsgewalt ausgesetzt werden, während sie hier, grundsätzlich wenigstens, davon verschont bleiben. Alle wissenschaftlichen Forschungen werden vergeblich seyn, bevor nicht

über diesen Punct die grösseren Staaten sich einig geworden sind und daher, am Ende dieser Abhandlung, der Vorschlag eines Congresses. Alsdann wird es auch gewiss nicht an Solchen fehlen, die, weil sie hoffen können, dass ihre Arbeit nicht ganz fruchtlos bleiben werde, besser als es hier geschehen, die einzelnen Fragen einer gründlichen Erörterung unterziehen.

Der Verfasser.

Hamburg, Juni 19, 1854.

V o r w o r t

Die nachfolgenden kurzen Erörterungen sind durch die Tages-Ereignisse hervorgerufen, und so auch zuerst in einem Tages-Blatte (Hamb. Correspondent) erschienen. Sie machen keinen andern Anspruch, als dass sie auf die dringende Nothwendigkeit einer endlichen gesetzlichen Feststellung von Verhältnissen hinweisen, die das Wohl oder Wehe zahlreicher Classen von Staatsbürgern aufs tiefste berühren. Eine gedehnte Erledigung lässt sich aber nur dann erwarten, wenn bei einer neuen Gesetzgebung die Grundansicht gänzlich aufgegeben wird die bisher massgebend gewesen ist: dass Seeverkehr und Seehandel feindlicher Staaten anders betrachtet und behandelt werden müssten, als Handel und Verkehr zu Lande, — dass sie dort eben als Sache des Staates, nicht, wie hier, als Sache des Unterthanen angesehen und dass sie deshalb dort den Massregeln der Kriegsgewalt ausgesetzt werden, während sie hier, grundsätzlich wenigstens, davon verschont bleiben. Alle wissenschaftlichen Forschungen werden vergeblich seyn, bevor

Verzeichniss

der

Actenstücke.

Grossbritannien.

Pag.

- N^o 1.** Proclamation vom 18. Februar 1854, betreffend die Ausfuhr von Kriegscontrebande. (Supplement to the London Gazette, 19. February 1854)..... 51
- " **2.** Declaration vom 28. März 1854, die neutrale Schifffahrt betreffend. (Supplement to the London Gazette 28. March 1854.)..... 51
- " **3. a—c** Orders in Council vom 29. März 1854, die Nehmung russischer Schiffe und Güter etc. betreffend. (Supplement to the London Gazette, 29. March 1854.)..... 52
- " **4.** Schreiben des Foreign Office, vom 25. März 1854, die Verschiffung russischer Producte aus neutralen Häfen, in britischen oder neutralen Schiffen betreffend. (Economist, 1. April 1854.)..... 55
- " **5.** Auesserungen des Attorney General in der Sitzung des Unterhauses am 30. März 1854, betreffend den Verkauf russischer Schiffe an Neutrale, die Verladung russischer Producte in neutralen und britischen Schiffen etc. (Shipping Gazette, 31. März 1854.)..... 56
- " **6.** Anzeige des britischen Consulats in St. Petersburg, vom 1. April 1854, betreffend die Behandlung russischer Unterthanen in Grossbritannien. (Journal de St. Pétersbourg 23. Mars (4. Avril) 1854.)..... 58

- N^o 7. Zollverfügungen vom 5. April 1854, die Ausfuhr von Schiffsbau-Material und anderen Kriegsartikeln betreffend. (Börsenhalle 8. April 1854.) 60
- " 8. Aeusserung des Solicitor-General in der Sitzung des Unterhauses am 6. April 1854, den Ankauf russischer Schiffe betreffend. (Shipping Gazette, 7. April 1854.) 61
- " 9. Order in Council vom 7. April 1854, den Verkehr russischer Schiffe in den Britischen Besitzungen betreffend. (London Gazette, 7. April 1854.) 62
- " 10. a—c. Verfügungen respective vom 17., 13. und 11. April 1854, betreffend die Ausfuhr von Kriegscontrebande. (Original-Circular No. 51 an die Zollbehörden.) 63
- " 11. Schreiben des Foreign Office vom 12. April 1854, betreffend den Handel mit russischen Producten über neutrale Häfen. (Times.) 65
- " 12. Order in Council vom 15. April 1854, betreffend den Schifffahrts- und Handelsverkehr der Neutralen. (London Gazette, 18. April 1854.) 67
- " 13. Order in Council vom 15. April 1854, betreffend den Verkehr russischer Schiffe mit britischen Häfen. (London Gazette, 18. April 1854.) 68
- " 14. Order in Council vom 24. April 1854, betreffend die Ausfuhr von Kriegscontrebande. (Supplement to the London Gazette, 24. April 1854.) 69

Frankreich.

- " 15. a—b. Decrete vom 24. Februar und 16. April 1854, betreffend das Verbot der Ausfuhr von Kriegscontrebande (einschliesslich Südsee-Salpeter). (Moniteur univ., 25. Févr. et 18. Avril 1854.) 70
- " 16. Declaration vom 27. März 1854, die unbehinderte Entfernung russischer Schiffe aus franz. Häfen etc. betreffend. (Moniteur universel, 28. Mars 1854.) 72

- N^o 17.** Declaration vom 29. März 1854, die neutrale Schiffahrt betreffend. (Moniteur univ., 30 Mars 1854.) 74
- " **18.** Decret vom 15. April 1854, betreffend den Verkehr russischer Schiffe mit französischen Häfen. (Moniteur universel, 26. Avril 1854.)... 76

Russland.

- " **19.** Bekanntmachung vom 3. (15.) März 1854, betreffend die neutrale Schiffahrt auf der Donau. (Journal de St.-Petersbourg, 8. (20.) Avril 1854.)..... 77
- " **20.** Russ. Verfügung v. 5. April 1854, betreffend die Zollabfertigung in gewissen Grenzzollämtern. 77
- " **21.** Bekanntmachung vom 6. April 1854, betreffend die Behandlung der englischen und französischen Unterthanen, ihrer Kauffahrttschiffe und ihres Eigenthums nach eingetretenem Kriegszustande. (Petersburger Handelszeitung, den 19. April 1854.)..... 78
- " **22.** Anzeige vom 14. (26.) April 1854, betreffend die Wegnahme russischer Fahrzeuge durch engl. Kreuzer. (Journal de St.-Petersbourg, 15. (27.) Avril 1854.) 80
- " **23a.** Verfügung vom 11. (23.) April 1854, wegen der neutralen Schiffe im Hafen von Odessa. (a. d. Preuss. Staats-Anzeiger, d. 7. Mai 1854.)..... 82
- " **23b.** Verfügung vom 14. (26.) April 1854, wegen des Schiffahrtsverkehrs an den Donau-Mündungen. (a. d. Hamb. Nachrichten, d. 11. Mai 1854.)..... 83
- " **24.** Circular-Erlass des kais. Senat für Finnland an die General-Zollbehörde. (aus der Börsenhalle d. 15. Mai 1854.)..... 83
- " **25.** Bekanntmachung des Finanzministeriums vom 11. (23.) Mai 1824, betreffend den unbehinderten Abgang englischer und französischer Schiffe aus russischen Häfen. (St. Petersburger Handelszeitung, d. 12. (21.) Mai 1854.)..... 84

Oesterreich.

		Pag.
N ^o 26.	Verfügung vom 12. April 1854, den Handel mit Contrebande betreffend. (a. d. Original-Circular.)	85
" 27.	Erlaß der K. K. Ministerien des Aeussern, des Innern, der Iustiz und des Handels vom 25. Mai 1854, betreffend die während des jetzigen Krieges hinsichtlich des Handels und der Schifffahrt auf dem Meere zu beobachtenden Grundsätze. (a. d. Austria, d. 29. Mai 1854; officiell publicirt im Reichsgesetzblatt d. 27. Mai 1854.).....	86

Preussen.

" 28.	Bekanntmachung vom 20. März 1854, die Durchführung von Waffen betreffend. (Amtsblatt der Regierung zu Potsdam, 31. März 1851.)....	89
" 29.	Verfügung vom 21. April 1854, betreffend die Blockade der russischen Ostsee-Häfen. (Preuss. Staats-Anzeiger, den 23. April 1854.).....	89
" 30.	Verfügung vom 22. April 1854, betreffend die Verschiffung von Kriegscontrebande und Kaperei-Unternehmungen. (Preussischer Staats - Anzeiger, den 25. April 1854.).....	90
" 31.	Zuschrift des Handelsministeriums an die Vorsteher der Stettiner Kaufmannschaft vom 24. April 1854, betreffend die Getreide-Ausfuhr aus den russischen Häfen am Schwarzen und Asowschen Meer. (Hamb. Nachrichten d. 26. April 1854.).....	91
" 32.	Bescheid des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten an die Handelsvorstände vom 20. Mai 1854. (Preussischer Staatsanzeiger, d. 27. Mai 1854.).....	91

Hannover.

" 33.	Gesetz vom 5. Mai 1854, betreffend Anordnungen behufs Aufrechthaltung der Neutralität im	
-------	--	--

- jetzigen Kriege. (Gesetz-Sammlung für das Königreich Hannover, 1854. I. Abtheilung: No. 20.) 93
- N^o 34.** Bekanntmachung vom 5. Mai 1854, betreffend das Verhalten während des Krieges. (Hannov. Zeitung vom 8. Mai 1854.) 95
- " **35. a—b.** Bekanntmachung des Königl. Ministeriums der Finanzen und des Handels vom 5. Mai 1854, betreffend das Verbot der Ausfuhr gewisser Gegenstände aus französischen und englischen Häfen. (Hannoversche Zeitung 8. Mai 1854.) 97
- " **36.** Bekanntmachung des Königlichen Ministeriums der Finanzen und des Handels vom 17. Mai 1854, Blockirung russischer Ostseehäfen betreffend. (Hannoversche Zeitung den 18. Mai 1854.) 98

Mecklenburg-Schwerin.

- " **37.** Verordnung vom 15. April 1854, wegen Verbots der Ausfuhr von Kriegscontrebande. (No. 16. des Regierungsblattes für das Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin für 1854.) 99
- " **38.** Verordnung vom 26. April 1854, wegen Nichtzulassung von Kaperschiffen und der Nichttheilnahme diesseitiger Unterthanen an der Ausrüstung derselben. (No. 18 des Regierungsblattes für das Grosherzogthum Mecklenburg-Schwerin für 1854.) 99

Oldenburg.

- 39.** Bekanntmachung vom 29. April 1854, betreffend den Handel und die Schifffahrt in Kriegszeiten. (Oldenburger Anzeigen, den 22. April 1854.) 100

Lübeck.

- " **40. a—c.** Verordnung vom 11. April 1854, die Ausfuhr von Kriegscontrebande betreffend. (Sammlung der lübeckischen Verordnungen f. d. J. 1854, No. 16.) 101

	Pag.
Bekanntmachung vom 24. April 1854, die Blockaden und die Kaperei betreffend. (Lüb. Anzeigen, den 26. April 1854.)	102
Bekanntmachung vom 6. Mai 1854, betreffend die Untersuchung und die Bestrafung von Uebertretungen der Verordnung vom 10. April 1854, wegen der Ausfuhr von Kriegscontrebande. (Lüb. Anzeigen, den 6. Mai 1854.)	102
Bremen.	
N ^o 41. a—b. Verordnung vom 13. April 1854, den Handels- und Schifffahrtsverkehr mit kriegführenden Staaten betreffend. (No. XI. des Bremischen Gesetzblattes für 1854.)	103
Verordnung vom 29. April 1854, das Verbot der Aufnahme, Ausrüstung und Verproviantirung von Kaperschiffen in den Bremischen Häfen betreffend. (No. XV des Bremischen Gesetzblattes für 1854.)	104
" 42. Anzeige der Handelskammer vom 30. Mai 1854, betreffend eine Mittheilung des französischen Consulats wegen Verfahrens hinsichtlich der von Neutralen angekauften feindlichen Fahrzeuge. (A. d. Börse, d. 31. Mai 1854.)	105
Hamburg.	
" 43. Bekanntmachung vom 10. April 1854, die Ausfuhr von Kriegscontrebande betreffend. (Hamb. Amtsblatt, d. 11. April 1854.)	108
" 44. Bekanntmachung vom 18. April 1854, betreffend die Anzeige über die bevorstehende Blockade der russischen Ostseehäfen. (Hamburgisches Amtsblatt, den 20. April 1854.)	110
" 45. Bekanntmachung vom 26. April 1854, betreffend das Verbot der Betheiligung an Kaperei-Unternehmungen etc. (Hamb. Amtsblatt, den 27. April 1854.)	110

- N^o 46.** Bekanntmachung vom 22. Mai 1854, betreffend Verpflichtungsscheine bei Ausfuhr von Kriegscontrabande nach neutralen Häfen. (Hamburgisches Amtsblatt, d. 23. Mai 1854.) 110

Dänemark.

- " 47. Bekanntmachung, betreffend die Behandlung von Schiffen, welche den kriegführenden Mächten gehörende Munition führen, rücksichtlich des Sundzolles, vom 25. März 1854. (Börsenhalle, 7. April 1854.) 112
- " 48. Bekanntmachung vom 15. April 1854, betreffend die Getreide-Ausfuhr aus den russischen Häfen am Schwarzen und Asowschen Meer. (Altonaer Zeitung, d. 19. April 1854.) 113
- " 49. Bekanntmachung vom 20. April 1854, wegen Wiederinkraftsetzung der Verordnung vom 4. Mai 1803. (Altonaer Zeitung, den 4. Mai 1854.) 113
- " 50. Verordnung vom 4. Mai 1803 (renovirt, den 20. April 1854), betreffend das Verhalten der Handelnden und Seefahrenden während eines Krieges zwischen fremden Seemächten. (Chronologische Sammlung der i. J. 1803 ergangenen Verordnungen und Verfügungen für die Herzogthümer Schleswig und Holstein. S. 40 ff.) 116
- " 51. Mittheilung über die von der Königl. Dänischen Regierung s. Z. abgegebene Neutralitäts-Erklärung, sowie über die auf dieselbe eingegangenen Erwiderungen der betreffenden Regierungen. (Altonaer Zeitung, d. 3. Mai 1854.) 124

Schweden und Norwegen.

- " 52. a—b. Verfügung in Betreff der Seepässe für norwegische Schiffe, v. März 1854. (Börsenhalle, den 4. April 1854.) 129

- Verordnung vom 8. April 1854, betreffend die Schiffahrt und den Handel Schwedens während des Krieges unter fremden Staaten 130
- N^o 53. Bekanntmachung vom 30. Mai 1854, betreffend die Blockade der russischen Ostseehäfen. (A. d. Börsenhalle, d. 5. Juni 1854.) 133

Niederlande.

- " 54. Erklärung vom 14. April 1854, betreffend die Neutralität und das Verbot der Ausfuhr von Kriegscontrebande. (Preuss. Staats-Anzeiger, d. 22. April 1844. Das Original im „Nederlandsche Staats-Courant“, d. 15. April 1854.) 134
- " 55. a—b. Bekanntmachungen vom 15. April 1854, betreffend die Nicht-Zulassung von Kapern und das Verbot der Ausrüstung von Kapern. (Preuss. Staats-Anzeiger, den 20. April 1854. Das Original im „Nederlandsche Staats-Courant“ den 15. April 1854.).. 135

Belgien.

- " 56. Bekanntmachung vom 25. April 1854, betreffend das Verbot der Zulassung von Kapern, der Kaper-Unternehmungen etc. (Nach dem Preussischen Staatsanzeiger, den 30. April 1854.) 136

Spanien.

- " 57. Verordnung vom 12. April 1854, betreffend das Verbot der Ausrüstung von Kapern und den Transport von Kriegscontrebande. (Gazeta de Madrid, 17 de Abril 1854.) 137

Portugal.

- " 58. Decret vom 5. Mai 1854, betreffend die während des Krieges hinsichtlich des Handels und der Schiffahrt zu beobachtenden Grundsätze. (A. d. Shipping and Mercantile Gazette, 26. Mai 1854.) 138

Sardinien.

- N^o 59.** Bekanntmachung vom 12. April 1854, betreffend die während des gegenwärtigen Krieges hinsichtlich des Handels und der Schifffahrt zu beobachtenden Grundsätze. (Aus dem Preussischen Staats-Anzeiger, Mai 1854.) 139

Beide Sicilien.

- „ **60.** Verordnung vom 17. Mai 1854, betreffend den Handel und die Schifffahrt nach eingetretenem Kriegszustande. (Giornale del Regno delle Due Sicilie, 17. Maggio 1854.) 141

Vereinigte Staaten von Amerika.

- „ **61.** Mittheilung über die Antwort der Regierung der Vereinigten Staaten auf die Eröffnungen Frankreichs und Grossbritanniens wegen neutralen Handels nach eingetretenem Kriegszustande. (Moniteur universel, 23. Mai 1854.) 142

Nachtrag.**Grossbritannien.**

- „ **62.** Aeusserungen des Ministers Sir James Graham in der Unterhaussitzung den 9. Mai 1854, hinsichtlich des Characters von Steinkohlen als Kriegscontrebande. (Aus der Morning-Chronicle, 10. Mai 1854.) 143
- „ **63.** Schreiben des Captain A. C. Key, vom 12. Mai 1854, die Blockade der Häfen Riga, Libau und Windau anzeigend. (A. d. Börsenhalle, d. 19. Mai 1854.) 144
- „ **64.** Aeusserung des Secretairs des Schatzamtes in der Unterhaus-Sitzung am 25. Mai 1854, betreffend die Ausstellung der Bonds bei der Ausfuhr von Kriegscontrebande. (A. d. Shipping and Mercantile Gazette, 26. Mai 1854.) 144

	Pag.
N ^o 65. Aeusserung des Ministers Sir James Graham in der Unterhaus-Sitzung am 26. Mai 1854, in Betreff der Blockade der russischen Häfen. (A. d. Times, 27. Mai 1854.)	145

Frankreich.

" 66. Kaiserl. Decret v. 23. Mai 1854, enthaltend die Promulgation der zwischen Frankreich und Grossbritannien in Betreff der Prisen am 10. Mai 1854 abgeschlossenen Convention. (Moniteur universel, 25. Mai 1854.)	146
" 67. Circulaire des Ministeriums der Marine und der Colonien an die verschiedenen See-Behörden betreffend die Interpretation der den russischen Schiffen für die unbehinderte Fahrt gestatteten Frist. (Moniteur de la flotte, Mai 1854.)	152

Nachtrag.

Grossbritannien.

62. Aeusserungen des Ministers Sir James Graham in der Unterhaus-Sitzung den 3. Mai 1854, hinsichtlich des Characters von Steinkohlen als Kriegescontrabande. (Ann. der Morning-Chronicle, 10. Mai 1854.)	143
63. Schreiben des Capitain A. C. R. v. vom 12. Mai 1854, die Blockade der Häfen Riga, Libau und Windau anzeigend. (A. d. Hansenhalle, 4. 12. Mai 1854.)	144
64. Aeusserung des Secretärs des Schatzamtes in der Unterhaus-Sitzung am 25. Mai 1854, betreffend die Ausstellung der Bonds bei der Abfuhr von Kriegescontrabande. (A. d. Shipping and Mercantile Gazette, 28. Mai 1854.)	144

Beiträge zur Frage über die Gefährdung der Schifffahrt im Kriege.

I.

Den neuesten Nachrichten zufolge ist das englische Ministerium im Parlament zu einer Erklärung aufgefordert worden, was es zu thun gedenke, um die Ausrüstung von Kaperschiffen in neutralen Häfen gegen den englischen Handel zu verhindern? Lord John Russell hatte wohl Recht, wenn er die Frage als eine schwierige und verwickelte bezeichnete, und dass er hinzufügte: die Regierung wolle es möglichst vermeiden, neutralen Mächten Grund zu Misstrauen oder Feindseligkeit zu geben, beweis't, dass der englische Handel nicht allein dabei betheiligt ist. In der That ist der neutrale es nicht weniger, ja, im Ganzen ist er es wohl noch mehr, wie es in der Regel einem Jeden zu gehen pflegt, der, wo zwei sich streiten, in der Mitte zwischen Beiden sich befindet. Das Wort Seekrieg geht keinesweges nur die kriegführenden Mächte an, wie ein Landkrieg, bei welchem die Uebrigen durch eine bewaffnete oder friedfertige Neutralität sich theilnahmlos und schadenfrei halten können, sondern es drängen sich sofort, für Kaufmann und Rheder, die so verhängnissvollen Fragen auf: welche Eingriffe in den neutralen Seeverkehr die kriegführenden Mächte sich auch nach dem Völkerrechte erlauben dürfen, mithin: welche Beschränkungen jener sich gefallen lassen müsse, bei Strafe schwerster Einbusse an Vermögen und Eigenthum? Wiefern schützt die neutrale Flagge die Ladung des Schiffes? Welchem Schicksal ist neutrales Gut auf feindlichem Schiff bei der Nehmung ausgesetzt? Wie verhält es sich mit dem Recht der Anhaltung und Durchsuchung neu-

traler Schiffe, die unter Convoye fahren? Wiefern ist selbst neutrales Gut, als sogenannte Kriegs-Contrebande, der Wegnahme ausgesetzt? Das sind nur wenige aus dem grossen Heer von Fragen, welche mit jedem Seekriege emporgestiegen sind und die Federn der Publicisten in Thätigkeit gesetzt haben, ohne dass es bisher gelungen wäre, eine Lösung zu finden, welche geeignet wäre, die mit Schrecken erfüllte Handelswelt zu beruhigen und sicher zu stellen.

Aber, wenn auch gewöhnlich als zusammen gehörend behandelt, so ist doch an sich ganz unabhängig davon die Frage wegen Kaperei, sofern darunter die Aufbringung von Handelsfahrzeugen durch andere Schiffe, als solche die der öffentlichen Macht der kriegführenden Staaten angehören, verstanden wird. Diese war es wohl hauptsächlich, worüber eine Erklärung im Parlament hervorgerufen werden sollte; denn bei den eigenthümlichen Seegränzen Russlands, die an der Ostsee wie am Schwarzen Meere, und nöthigenfalls selbst am Weissen Meere, so leicht abzusperren sind, dürfte der englische Handel eine Belästigung durch russische Kriegsfahrzeuge nicht sehr zu besorgen haben, und es würde nur darauf ankommen, zu verhindern, dass in russischen oder neutralen Häfen von Privaten bewaffnete Fahrzeuge ausgerüstet würden, um, unter russischer Autorität, Jagd auf feindliche Handelsschiffe zu machen. Ist Kaperei an sich schon ein Uebel, so ist Privatkaperei noch eine wesentliche Erhöhung und Verschlimmerung desselben.

Heutigen Tages möchte kaum Einer noch gefunden werden, der, wie Valin (*Traité des prises*, 1763), nicht nur die Kaperei aus dem Grunde, dass man dem Feinde jeden ersinnlichen Schaden zufügen muss, rechtfertigt, sondern jede Gegenrede für das Geschwätz falscher Philosophen und schlechter Staatsbürger erklärt, und, in eben dem Maasse, wie er Diese tadelt, Jene preist, welche hochherziger Weise (*généreusement*) Gut und Blut den Gefahren der Kaperzüge (*courses*) aussetzen. Auch ist aus seiner eignen Abhandlung zu ersehen, was es mit der gerühmten Grossherzigkeit auf sich habe. Nicht Titel und Orden sind es, durch welche der König Rheder und Führer von Kapern aufmuntert, sondern baare Geldsummen, deren Betrag stufen-

weise nach der Bedeutung der gemachten Prisen sich richtet; zahllos wiederholte Anordnungen zum Schutz der genommenen Schiffe bis zur Stellung vor ein Prisengericht, beweisen daneben sowohl die Nothwendigkeit solcher Gesetze an sich, als ihre häufige Fruchtlosigkeit. In den *Pièces justificatives*, die er seiner Abhandlung beigefügt hat, führt Valin mehrere Urtheile des Gross-Admirals von Frankreich an, durch welche den Führern und der Mannschaft von Kapern ihr Antheil an den Prisen, wegen Beraubung der Ladung und Unterschleifs, entzogen wird. Auf der andern Seite war man genöthigt, mit solchen Leuten, wollte man ihrer Dienste nicht verlustig gehen, glimpflich zu verfahren. Allerdings verbietet die *Ordonnance de la Marine* von 1689 (Art. XVIII.) bei Todesstrafe, genommene Schiffe zu versenken und die Besatzung auf entlegenen Inseln auszusetzen oder auf die Seite zu schaffen, um die Prise zu verheimlichen; aber man braucht nicht bis auf die *Flibustiers* und *Buccaniers* des 17. Jahrhunderts zurückzugehen, deren Mordbrennereien und grausame Brandschatzungen ins Ungeheuerliche gingen und deren Führer doch zum Theil später vom allerchristlichsten Könige zu Gnaden aufgenommen und belohnt wurden; es genügt, statt aller, auf eine *Ordonnanz* von 1718 hinzuweisen, durch welche der Regent, Namens Ludwig's XV., Denjenigen, welche in den westindischen Gewässern Seeraub gegen Schiffe aller Nationen ohne Unterschied getrieben haben, wenn sie nur zur römisch-katholischen Religion sich bekennen, oder, falls sie in den Irrthümern der sogenannten Reformirten erzogen sind, wenn sie nur die Absicht haben, sich zu jener zu bekehren, volle Verzeihung zusichert, unter der Bedingung, dass sie binnen Jahresfrist sich in ihre Heimath begeben und, für diesen Fall, jedes gegen sie erhobene Verfahren niederschlägt. Freilich besteht ein Unterschied zwischen einem Kaper und einem Seeräuber oder Piraten. Jener ist mit einem Patent oder Marke-Brief von Seiten des Staates, unter dessen Flagge er fährt, versehen; Dieser nicht. Jener rüstet nur im Falle des Krieges oder der Repressalien; Dieser plündert auch mitten im Frieden. Jener ist an die bestehenden Gesetze und Vorschriften, zu deren Beobachtung er sich noch besonders verpflichten muss, gebunden; er darf desshalb nur

feindliche oder solche neutrale Schiffe, die einen unerlaubten Handel treiben, aufbringen; Dieser kehrt sich an keine Regel oder Vorschrift, sondern nimmt, was sich ihm darbietet. Aber wie leicht Jener in Diesen ausartet, darauf weist schon v. Martens (*Essai concernant les armateurs*) wenn auf in seiner vorsichtigen Weise hin, und mit Recht wendet er auf die Gesetze, welche Kaper-Ausrüstung regeln sollen, an, was Voltaire von anderen Sätzen des Völkerrechtes sagt, die eben so wenig befolgt werden: „sie scheinen den Völkern nur als ein Trost hingestellt zu sein für die Leiden, welche die Politik und die rohe Gewalt ihnen zufügen, und geben von der Gerechtigkeit nur in so weit ein Bild, wie Portraits von Personen, die man nicht sehen kann.“ — Mit dem Wesen ist dann auch für den Namen häufig Gemeinschaftlichkeit eingetreten, und die Worte: „Corsar“, „Freibeuter“ bezeichnen den Einen wie den Andern, den concessionirten Kaper wie den ungebundenen Piraten.

Die Entstehung der Kaperei ist geschichtlich wohl leicht zu erklären, weniger erklärlich ist aber die Beibehaltung derselben. Als das Faustrecht herrschte, galt es nicht blos auf dem Lande; und so lange es keine stehende Heere gab, war die Trennung von Staats- und Privat-Eigenthum, dem Feinde gegenüber, eine minder entschiedene. Deshalb galt Nehmung feindlichen Eigenthums zur See für ebenso selbstverständliche Folge des Krieges, wie plündern und brandschatzen zu Lande; desshalb zogen auf den Wasserstrassen nicht minder als auf den Landstrassen thaten- und beutelustige Abenteurer umher, die Alles, was ergreifbar war, für gute Prise erklärten; und deshalb riefen solche Angriffe die Bündnisse der Bürger zur Vertheidigung und Wiedervergeltung hervor. Leider erfolgte nur kein Gebot des Meerfriedens, wie eines des Landfriedens eintrat und durchgeführt wurde, und das *Consolato del mare* war weit entfernt, solche Kraft zu haben. Wenn aber im Landkriege es immer entschiedener Rechtens wurde, dass der Staat nur gegen den Staat Krieg führe, so dass selbst in eroberten Städten und Festungen das Privat-Eigenthum unverletzt blieb, ausser in seltenen Fällen, wie bei einer Einnahme durch Sturm; wenn das Organisiren von Freischaaren immer für ein bedenkliches Mittel gilt, aber selbst

da, wo man dazu greift, es doch nicht weiter anwendet, als so weit auch die regelmässigen Truppen Thätlichkeiten verüben dürfen und am wenigsten sie entsendet, um die Handelsbewegungen auf den Landstrassen zu stören, so ist rechtlich kein Grund vorhanden, auf dem Meer in entgegengesetzter Weise zu verfahren. An Schriftstellern, es zu vertheidigen, fehlt es freilich nicht; aber bei einer unbefangenen Prüfung ihrer Gründe läuft doch Alles zuletzt auf Willkür hinaus und die besten und gründlichsten unter ihnen erkennen das auch unumwunden an. Fast komisch klingt es, wenn Pöhls (Handelsrecht. Seerecht, Th. IV. S. 1023) meint, das Privatfahrzeug, das auf dem Meer vom Feinde genommen werde, habe es sich selbst zuzuschreiben, da es ja nur hätte zu Hause bleiben können! Wheaton (Eléments du droit international. II. p. 12) will die Nehmung von Schiffen den Eroberungen mit stürmender Hand und den Kriegs-Contributionen zu Lande zur Seite stellen und, wie viele Andere, sie dadurch rechtfertigen, dass dem Feinde mit der Zerstörung seines Handels der Lebensnerv abgeschnitten werde, was ja der Zweck des Krieges sei. Dagegen spricht aber Heffter (das europäische Völkerrecht der Gegenwart) es geradezu aus, dass der Seekrieg zur Hälfte ein Raubkrieg sei (S. 203) und sich noch nicht zu einer Parallele mit dem Landkrieg erhoben habe; wir werden auf ihn wieder zurückkommen.

Wie schon erwähnt, trennen wir für jetzt die Nehmung von Handelsfahrzeugen, sei es feindlicher, sei es neutraler, durch Kriegsschiffe gänzlich von der durch Privatkaper. Nur die Verwahrung möge hier Platz finden, dass wir erstere nicht rechtfertigen wollen, indem wir letztere unbedingt verdammen. Dass auch sie noch überall für völkerrechtlich zulässig gilt, beweist nicht mehr für ihre Berechtigung auf fernere Beibehaltung, als das thatsächliche Bestehen eines durch Gewalt eingeführten und durch Habsucht fortgepflanzten Missbrauches ein Recht auf ewige Fortdauer giebt. Doch fehlt es nicht an Beispielen, wenigstens an einem Beispiele, dass Staaten sich gegenseitig verpflichtet haben, die Ausrüstung von Privatkapern im Fall eines Krieges nicht zu gestatten, und wenn die Wahrscheinlichkeit eines Krieges zwischen diesen beiden Staaten freilich eine sehr geringe

war, so beweist das eben nur, dass das Recht sich überall da eher Geltung zu verschaffen weiss, wo der Vortheil schweigt. Die betreffende Festsetzung ist in dem Art. 23 des 1785 zwischen Preussen und den Ver. Staaten von Nord-Amerika abgeschlossenen Handels-Vertrages enthalten. In den späteren Verträgen (von 1799 – 1828) findet sie sich nicht wiederholt; wenn man aber Franklin glauben soll, so ist es nicht die Schuld seines Vaterlandes, dass es, alsbald nach Erlangung seiner Selbstständigkeit, jenes Princip nicht zur allgemeinen Geltung gebracht hat. In einem Briefe an einen Freund vom Jahre 1785 schreibt er: „Obgleich die Vereinigten Staaten günstiger als irgend ein anderes Land für die Betreibung der Kaperei gelegen sind, so suchen sie doch diesen Gebrauch abzuschaffen, indem sie in allen ihren Verträgen mit fremden Staaten eine gegenseitige Verpflichtung ausbedingen, dass keine Kaperbriefe ausgegeben werden, und dass ein jedes Handelsfahrzeug seine Reisen ungestört fortsetzen dürfe.“ Schon zwei Jahre vorher, bei seinen Friedens-Unterhandlungen mit England, hat er ähnliche Grundsätze geltend zu machen gesucht und die nutzlose Vergeudung sittlicher und pecuniärer Kräfte umständlich dargelegt. „Der Gebrauch, die Kauffahrer auf dem Meere zu plündern,“ schreibt er dem englischen Commissär, Hrn. Oswald, „ist ein Ueberbleibsel der alten Seeraubzüge, und mag Einzelne bereichern, ist im Ganzen aber weder einträglich für die Unternehmer, noch für den Staat, unter dessen Genehmigung es geschieht. Im Anfange eines Krieges werden wohl einige reiche Ladungen überrumpelt und genommen, was dann zu weiteren Kaper-Ausrüstungen anreizt. Aber der Feind ist vorsichtiger geworden; die Schiffe segeln nur noch unter Convoe; es vermindern sich die Fälle die eine reiche Beute gewähren, während die Zahl der Kaper zunimmt, so dass Viele vergeblich fahren, und das Endresultat ist, dass, wenn auch Einzelne sich bereichert haben mögen, die Gesamtkosten der Kaper den Werth der gekaperten Gegenstände übersteigen. Dazu kommt die Einbusse der Nation an der Arbeit so vieler Leute, die sich dazu hergeben, und die nicht nur ihren Verdienst in Völlerei und Ausschweifungen aller Art wieder durchbringen, sondern die auch unlustig

und unfähig werden, ein rechtliches Gewerbe wieder zu ergreifen und nur die Zahl der Diebe und Taugenichtse vermehren. Die Unternehmer aber, die dabei reich geworden sind, pflegen sich einem unsinnigen Luxus zu ergeben, der sie zuletzt an den Bettelstab bringt; zur gerechten Strafe dafür, dass sie, kalten Blutes, so viele ehrliche und unschuldige Leute ruinirt haben, die ihr Vermögen in der Förderung allgemein menschlicher Interessen erwarben.“

Die Stimmung in welcher England sich damals befand, war indessen nicht die empfänglichste für die Aufnahme solcher Grundsätze; und die Ereignisse, welche nach kaum einem Jahrzehnt die Welt in Flammen setzten, waren es noch weniger. Sie dehnten vielmehr nach und nach den Handelskrieg auch auf das feste Land aus, und die Donnerkeile, welche Napoleon Bonaparte in seinen Decreten von Berlin und Mailand, die englische Regierung in ihren Cabinets-Ordres gegen einander schleuderten, waren geradezu auf die Vernichtung des Handels berechnet, dem sie jede sichere, ja, man möchte sagen, jede rechtliche Grundlage nahmen. Dass die Amerikaner in den Kriegen, in die sie mit verwickelt wurden, auch keine Ausnahme von den allgemein angewendeten Kriegsregeln machten, braucht kaum noch hinzugefügt zu werden.

Ein eigenthümlicher Unterschied zeigt sich indessen doch zwischen dem englischen und dem französischen Verfahren jener Zeit. Für die Feindseligkeiten welche sie gegen Frankreich und dessen Handel anordnete, suchte die englische Regierung weder Bemäntelung noch Beschönigung! sie befand sich in einem Kriege auf Leben und Tod gegen jenen Staat, und wollte deshalb nichts unterlassen, was ihm, wie Herr Wheaton sich ausdrückt, den Lebensnerv des Krieges abschneiden könne. Napoleon Bonaparte wollte dasselbe, und wollte es nicht minder entschieden; aber er sagte nicht: Ich will Euch allen ersinnlichen Schaden zufügen, weil ich im Kriege mit Euch mich befinde; ich will Euch vernichten, weil Ihr mich verderben wollt! — sondern er sagte: Ich will Euch so lange peinigen, bis Ihr Eure allgemein völkerverderblichen Grundsätze aufgibt, nach welchen Ihr den Handel aller andere Völker zu unterdrücken

sucht, um ihn allein zu beherrschen! Deshalb wurden Vorschriften der Humanität als erste Grundlage des Völkerrechtes stets von ihm vorangestellt, und deshalb musste Talleyrand zu jener Zeit in einem eigenen Berichte (vom 20. November 1806) ihm zu dem hohen Standpunkte Glück wünschen, welchen das Völkerrecht erreicht habe. „Dieses Recht — sagt er — stützt sich auf den Grundsatz, dass die Völker sich im Frieden das möglich meiste Gute, im Kriege das möglich wenigste Leid zufügen sollen. Der Krieg ist nicht ein Verhältniss zwischen Menschen und Menschen, sondern zwischen Staat und Staat, in welchen die Bewohner nur zufällig Feinde sind, nicht als Mitglieder oder Unterthanen des Staates, sondern nur als dessen Vertheidiger; das Völkerrecht will also nicht, dass das Kriegerecht und das daraus herrührende Recht der Eroberung sich auf die friedfertigen und unbewaffneten Bürger, auf Privatwohnungen und Privateigenthum, auf Handelsgut, auf die Speicher, die es bewahren, auf die Wagen, die es transportiren, auf die unbewaffneten Schiffe, welche mit demselben Flüsse und Meere durchfurchen, mit Einem Worte, auf Personen und Eigenthum der Privatpersonen, sich erstrecke.“

Es kann hier füglich davon abgesehen werden, dass von französischen Handelsschiffen wie von französischen Kriegsschiffen auf offenem Meere damals kaum noch die Rede war, jene grossmüthige Politik also wenigstens keine grosse Opfer kostete; wie die Anwendung derselben in der Praxis verstanden wurde, davon zeugen am besten die Ereignisse in Hamburg im Jahre 1807, in welchem ein, kraft ausdrücklichen Decrets des Kaisers der Franzosen auf Waaren englischen Ursprungs gelegtes Sequester von der gewiss neutralen Stadt mit 16 Mill. Livres abgekauft werden musste, ohne dass damit eine später verfügte theilweise Vernichtung abgewendet werden konnte. Das, worauf es uns ankommt, ist die Aufstellung des Grundsatzes von Kriegführenden selbst: dass es im Kriege nicht darauf ankomme, alle nur möglichen, sondern nur die unvermeidlichen Uebel zuzufügen. Was dabei gegen die Herbeiziehung von Privaten in öffentliche Fehden gesagt ist, das gilt von einer activen Theilnahme derselben gewiss noch viel mehr, als von einer passiven.

Eine solche thätige Theilnahme am Kriege, an der Herbeiführung von Leiden und Nachtheilen der schlimmsten Art, die er verschuldet, die aber sehr leicht vermieden werden können, liegt in der Gestattung des Angriffs von Privaten auf Privateigenthum, liegt in dem Institut der Ertheilung von Kaperbriefen. Von den Schriftstellern die sich am entschiedensten gegen dasselbe aussprechen, wie u. A. Büsch, v. Martens, Heffter, sagt Letzterer (a. a. S. 231): „Wenigstens bis zur letzten allgemeinen Pacification Europa's war der Seekrieg noch immer vorzugsweise ein Raubkrieg gegen den Seehandel, worin auch so lange keine Aenderung zu erwarten ist, als Habsucht, Geld- und Krämer-Interessen den vorzüglichsten Einfluss auf Entstehung und Führung der Kriege äussern werden.“ Jene Bezeichnung rechtfertigt sich vollkommen durch den bisher leitenden Grundsatz: ein Mal, dass alles feindliche Gut zur See, es gehöre dem Staat oder dem Einzelnen, als gute Prise des Gegners, der sich desselben bemächtigt, gilt, sofern nicht etwa Rechte der Neutralen dadurch verletzt werden; sodann, dass die Ausübung dieses Prisenrechtes auch an Privatleute, die es lediglich des Gewinnes wegen betreiben, überlassen wird. Freilich sind diese zur Erfüllung einer Reihe von Förmlichkeiten verpflichtet; aber das Wesen der Sache wird dadurch nicht besser. Wenn aber die Kapereien im Faustrecht entstanden, durch die Colonialkriege erhalten und durch den Weltbrand, welchen die Revolutionen des vorigen Jahrhunderts entzündet haben, zur verderblichsten Höhe gesteigert sind, so verlohnt es sich wohl, zu untersuchen, ob jetzt nicht die Zeit gekommen sey, um dem Kriege wenigstens diese eben so herabwürdigende wie gemeinschädliche Beigabe zu nehmen. Dass es an und für sich möglich, geht schon daraus hervor, dass es eine rechtmässige Kaperei ohne Ermächtigung von Seiten eines Staates überhaupt nicht giebt, und Niemand es wagen darf, sie ohne solche zu betreiben, bei Gefahr, als Seeräuber behandelt zu werden. Dadurch ist auch das Mittel gegeben, um sie unmöglich zu machen: es bedarf nämlich nur entweder einer Uebereinkunft der Staatsregierungen, wonach sie sich der Ertheilung von Kaperbriefen enthalten wollen, wie wir ein solches Beispiel schon gesehen

haben, oder der Erklärung von Seiten der kriegführenden Mächte, dass sie Kaperbriefe überhaupt nicht für eine Berechtigung anerkennen, um auf eigene Hand Krieg zu führen und Beute zu machen. Der erstere Weg wäre, so dünkt uns, der würdigste; der zweite dürfte insofern seine Wirksamkeit nicht verfehlen, als er von der Ausrüstung von Kapern abschrecken muss.

Wenn aber jemals der Zeitpunkt des Ausbruchs eines Krieges günstig für eine solche Gestaltung oder Umgestaltung des Völkerrechts war, so ist es der jetzige. Von den kriegführenden Theilen ist der eine, der am meisten Aussicht auf Beute hätte, da die Handelsschiffahrt seiner Gegner der seinigen sehr überlegen ist, Russland nämlich, zugleich am wenigsten im Stande, zu schaden; denn seinen eigenen Kapern würde es schwer werden, den Ocean nur zu erreichen; Neutrale dürften aber, unter den obwaltenden Verhältnissen, wenig Geneigtheit besitzen, sich auf so gefährliche Unternehmungen einzulassen, abgesehen davon, dass mehrere neutrale Regierungen schon tractatenmässig verpflichtet sind, Kaper - Ausrüstungen abseiten ihrer Unterthanen nicht zuzulassen, wie z. B. Holland, Frankreich gegenüber, durch den Vertrag von 1739. Auf der andern Seite ist der russischen Handelsschiffahrt, schon mit der ersten Eröffnung der Häfen, das Auslaufen aus dem Baltischen und Schwarzen Meer beinahe unmöglich gemacht, so dass sich kaum Aussicht auf hinreichenden Gewinn, um Rheder in England oder Frankreich zur Ausrüstung von Kapern zu reizen, darbietet, während beide Staaten durch ihre Flotten die Meere so vollständig beherrschen, dass sie einer Hülfe jener Art, um dem Feinde zu schaden, nicht bedürfen. Von weit grösserer Bedeutung als alles Angebene, ist aber der Charakter des bevorstehenden Krieges. Alle Mächte weisen die Absicht auf Eroberung oder Vergrösserung zurück; die Seemächte haben sich erst nach vielfältigen Vermittlungs-Versuchen dazu entschlossen, ihrem Verbündeten durch die Waffen zu Hülfe zu kommen, und von einem Vernichtungskampfe ist keine Rede; vielmehr liegt es im wesentlichen Interesse aller Betheiligten, dass der Krieg auf den Schauplatz, den er sich jetzt ausersehen hat, beschränkt werde und dass die unvermeidlich damit verbundenen Nachtheile sich

nicht über denselben hinausverbreiten. Alles weist die Mächte darauf hin, dass jetzt der Augenblick gekommen sey, wo man die von Talleyrand gebrachte Phrase als einen Grundsatz des Völkerrechts feststellen und einem eben so gemeinschädlichen wie unsittlichen Gebrauch ein Ende machen könne. Gehen England und Frankreich mit einer entschiedenen Erklärung in dieser Beziehung voran, so ist wohl kaum zu bezweifeln, dass die Ver. Staaten sich einer Politik anschliessen, deren Grundsätze von ihren besten Staatsmännern zuerst empfohlen worden sind, und alle übrigen Länder werden ihnen Beifall und Dank zollen, eine solche Plage beseitigt zu haben. Es wäre das ein wahrhafter Fortschritt der Civilisation.

Auch darf man denselben nicht für überflüssig erklären. Es können andere Kriege eintreten, bei welchen Motive und Leidenschaften anderer Art in Bewegung gerathen. Man denke nur einen Krieg zwischen England und den Ver. Staaten; man denke an die ungeheure Ausdehnung, welche die Schifffahrt genommen hat und immer mehr nimmt, seitdem die ganze Westküste Amerikas und Australien eine so grosse Bedeutung in der Handelswelt genommen haben; man erwäge die Ueberlegenheit, welche zu Kapern ausgerüstete Dampfschiffe über gewöhnliche Segelschiffe besitzen und die solchergestalt gesteigerte Gefahr für die Handelsmarine, und man wird hierin allein vielleicht Gründe genug finden, um nicht länger anzustehen, den Anforderungen des Völkerrechts in dem angeregten Punkt ein Genüge zu thun.

Den 4. März 1854.

II.

Ueber Souveräne giebt es keinen höheren Richter als das höchste Wesen — sagt Hegel (Grundlinien der Philosophie des Rechts, S. 321 ff.), was eigentlich nichts anderes heisst, als dass im Völkerrecht das Recht des Stärkeren die Entscheidung gebe. Nirgends zeigt sich das mehr als im Völker-Seerecht, da wo es nicht sowohl auf die Verhältnisse der kriegführenden Theile zu einander, als auf die Rechte Derjenigen ankommt, die ohne beim Kriege betheiligt zu seyn, einen Seehandel treiben, der die Interessen eines der kriegführenden Staaten oder seiner Unterthanen mit berührt. Es sind darüber seit dem Consolato del mare im 14ten Jahrhundert bis zu der bewaffneten Neutralität von 1780 die verschiedensten Grundsätze aufgestellt, man möchte beinahe sagen, je nachdem ruhige Ueberlegung oder Leidenschaft und Gefühle der Erbitterung den Rath der Machthaber leiteten. Die Schriften von Büsch über diesen Gegenstand, aus einer Zeit, die allem bestehenden Recht abhold zu seyn schien, geben ein redendes Zeugniß davon, und auch davon zeugen sie, wie ähnliche Eindrücke auf die Entscheidungen von Gerichten und Richtern einwirkten. So führt er, als eine ausnahmsweise billige Entscheidung des englischen Admiralitäts-Gerichts, den Fall an, in welchem ein aufgebrachtes Lübeckisches neutrales Schiff nicht nur, sondern auch dessen Ladung zurückgegeben worden, obgleich diese einem in Hamburg wohnenden Franzosen angehört, und zwar aus dem Entscheidungs-

grunde: „weil ein geborener Hamburger, wenn er in Frankreich wohnte, in einem solchen Falle durch das Völkerrecht seines Eigenthums würde verlustig erklärt, und er pro hac vice wie ein adoptirter Franzose angesehen werde, so fordere auf der andern Seite die Billigkeit, dass ein zu Hamburg wohnender Franzose wie ein Hamburger angesehen werde, und den erforderlichen Schutz geniesse, wenn er der einzige Eigenthümer ist.“ (Büsch: über die Zerrüttung des Seehandels, S. 96 ff.) Wenn Büsch hinzufügt, der Eigenthümer, Hr. Lienau, sei gar kein Franzose, sondern ein ächter Hamburger gewesen, so scheint darauf weniger anzukommen, als auf den Unterschied, den das Gericht macht, indem es die eine Seite der Frage durch das Völkerrecht, die andere durch die Billigkeit entscheiden lässt, während man doch glauben sollte, dass das Recht auf beiden Seiten gleich seyn müsse. Aber in der That ist das Gericht in jenem Falle nur ausnahmsweise so billig gewesen, das Völkerrecht auch der anderen Seite angedeihen zu lassen, denn englische sowohl als amerikanische Prisengerichte haben wiederholt sowohl das aufgebrachte Eigenthum eines im neutralen Lande wohnenden Feindes, als dasjenige eines in Feindesland wohnenden Neutralen condemnirt, obgleich wenn, nach dem Völkerrecht, das Domicil entscheiden soll, in dem ersten Fall die Freigebung hätte erfolgen müssen. Die amerikanischen Gerichte haben sich während des letzten Krieges zwischen den Ver. Staaten und England ganz allgemein freie Hand gehalten über die Frage: wie weit die Nationalität eines Individuums nach dessen Domicil zu beurtheilen sey, den Umständen nach zu entscheiden, indem sie geradezu erklärten: Schriftsteller über das Völkerrecht könnten wohl einige Grundregeln aufstellen, die zweckmässige Anwendung derselben (*convenient application*) stehe aber allein der Beurtheilung der Gerichte zu. Es leuchtet ein, dass diese Frage für Hamburgische Kaufleute, die so manches Etablissement im Auslande haben, bei einem ausbrechenden Seekriege von der grössten Wichtigkeit ist, und es mag deshalb hier eine umständliche Erörterung eines Rechtsfalles stattfinden, den Hr. Wheaton mittheilt (*Eléments du droit international I., p. 327 ff.*), bei dessen Beurtheilung es scheint, als ob auch

dieser humane und aufgeklärte Rechtskenner nicht frei von der Schwäche geblieben ist, die er an einer andern Stelle den englischen und amerikanischen Prisen-Gerichten zum Vorwurf macht: „Man merke es ihrem Codex an, dass er Staaten entsprungen sey, welche der Entwicklung ihrer Kräfte zur See Aufmunterung schuldig zu sein glauben.“ Der Fall ist folgender:

In den letzten grossen europäischen Kriegen, während welcher Grossbritannien zeitweise auch mit den Vereinigten Staaten Nordamerikas in Krieg verwickelt war, hatte jenes u. A. die dänisch-westindische Insel St. Croix eingenommen. Adrian Benjamin Bentzon, K. dänischer Beamter und Grundbesitzer auf St. Croix, verliess die Insel bei der Uebergabe und ging nach Dänemark zurück. Da den Bewohnern bei der Capitulation Schutz ihres Eigenthums zugesichert war, so behielt Hr. Bentzon das seinige unter der Aufsicht eines Verwalters, welcher 30 Fässer Zucker, Erzeugniss jener Besitzung, auf ein englisches Schiff verlud und sie für Gefahr und Rechnung des Eigenthümers, an ein Handlungshaus in London consignirte. Das Schiff wurde unterwegs von einem amerikanischen Kaper genommen und aufgebracht und die Zucker als gute Prise in erster Instanz condemnirt, welches demnächst, auf erfolgte Appellation, bestätigt ward.

Es wird nicht überflüssig seyn, voranzuschicken, dass die Frage hinsichtlich der Flagge, unter welcher das Schiff fuhr, bei der Verhandlung gar nicht berührt oder in Betracht gekommen zu seyn scheint; wir können deshalb auch von den dahin einschlagenden Grundsätzen hier absehen. Die Frage drehte sich lediglich um die Anwendung der von englischen Prisengerichten aufgestellten und von den amerikanischen angenommenen Regel: dass die Erzeugnisse einer dem Feinde gehörenden Colonie oder andern Besitzung als feindliches Eigenthum zu betrachten seyen, so lange sie dem Grundbesitzer gehören, von welcher Nation dieser übrigens seyn oder wo er seinen Wohnsitz haben möge.

Bei seinen Entscheidungsgründen ging der Gerichtshof nun davon aus, dass ein Zweifel darüber: ob St. Croix im Besitze der Engländer, auch als englische Insel zu betrachten? nicht

zulässig sey. Wenn gleich im Kriege gemachte Erwerbungen nicht als bleibend betrachtet werden könnten, bevor sie durch Friedensschlüsse bestätigt worden, so müssten sie doch hinsichtlich aller Handels- und Kriegs-Angelegenheiten als dem Gebiete des Eroberers zugehörend gelten, so lange dieser den Besitz und die Regierung in Händen habe. Die Insel St. Croix sey mithin, vom Augenblicke der Capitulation bis zur Zurückgabe an Dänemark, eine englische Insel gewesen. Sind nun aber die Früchte einer Pflanzung auf dieser Insel, die der Eigenthümer, ein in Dänemark wohnender Däne, hatte verschiffen lassen, als englisches, mithin als feindliches Eigenthum zu betrachten? Der Reclamant hatte das von zwei Gesichtspunkten aus zu bestreiten gesucht; einmal, indem er englische Präjudicate über ähnliche Fälle deshalb für unanwendbar erklärte, weil Hr. Bentzon durch sein Fortgehen von St. Croix bewiesen habe, dass er den Engländern nicht angehören wolle; — sodann, weil die englischen Regeln, als an sich falsch, nicht von den amerikanischen Gerichten angenommen werden dürften. Er fand jedoch weder in der einen noch in der andern Beziehung Gehör. Hinsichtlich des ersteren hatte der englische Admiralitäts-Richter, Sir W. Scott, es für eine allgemeine und unumstössliche Regel erklärt, dass der Besitz des Bodens die Nationalität des Eigenthümers hinsichtlich der Erzeugnisse desselben bestimmt, wenn es sich um deren Transport nach einem dritten Platze handelt, wo immer er persönlich wohnen möge. (Robinsons Admiralty Reports V, p. 21: The Phoenix.) Es giebt, sagt er bei einer andern Gelegenheit (ebendas. p. 167: The Vrow Anna Catharina), Handlungen, die ihrem Grund und Wesen nach so entschieden nationaler Natur sind, dass sie diesen Charakter auch ganz unabhängig von der Frage über Krieg und Frieden und über den Wohnort der Betheiligten behalten. Erzeugnisse von der Pflanzung eines Individuums in einer feindlichen Colonie, können, auch wenn sie schon in Friedenszeiten verschifft worden, als feindliches Gut betrachtet werden, weil der Eigenthümer, als Grundbesitzer, sich den bleibenden Interessen der feindlichen Nation hingegeben hat und hinsichtlich dieses Geschäfts als

derselben angehörig zu erachten ist, abgesehen von seinem persönlichen Aufenthaltsort und Geschäft

Diese Grundsätze haben die amerikanischen Gerichte nicht allein für anwendbar auf den vorliegenden Fall, sondern auch für an sich gerechtfertigt erklärt. Der Erwerb von Grundbesitz auf St. Croix, meinen sie, habe den Reclamanten, in Allem was den Boden betreffe, an diese Insel gefesselt. Als dieselbe zu Dänemark gehörte, waren auch die Früchte des Bodens, so lange sie unverkauft geblieben, dänisches Eigenthum, welcher Nationalität der Privatbesitzer auch angehören mochte. Als die Insel englisch wurde, wurden der Boden und dessen Erzeugnisse, so lange sie unverkauft blieben, ebenfalls zu englischen. Die Stellung des Hrn. Bentzon als Kaufmanns oder Beamten konnte auf dieses besondere Geschäft keinen Einfluss haben. Wenn gleich, hinsichtlich seiner Nationalität im Allgemeinen, mit den bleibenden Interessen Dänemarks identificirt, war er es hinsichtlich der auf St. Croix mit denen dieser Insel, damals einer englischen; und obgleich, als Däne, er damals mit Grossbritannien im Kriege und dessen Feind war, so galt er, als Grundeigenthümer der auf St. Croix, doch nicht für einen Feind und konnte seine Früchte nach England verladen. — Die Rechtfertigung dieser Ansichten fassen aber die amerikanischen Gerichte, nach einer etwas lockeren Erörterung, in die wir ihnen hier nicht folgen wollen, in folgendem Satze zusammen: „Bewegliches Eigenthum folgt überall der Person, und wird es auf dem Ocean angetroffen, so ist es nach dem Wohnort des Eigenthümers zu beurtheilen. Aber Grund und Boden ist unbeweglich, und gilt, wo auch der Eigenthümer sich aufhalten mag, für feindlich oder freundlich, je nach dem Land, in welchem es belegen ist.“

Wir unsererseits glauben, dass der Boden, welchen die Gerichte zur Vertheidigung ihrer Ansicht gewählt haben, nicht ungünstiger für sie hätte ausgesucht werden können. Den angeführten Entscheidungsgründen nach hätte eine Condemnirung des Zuckers nicht eintreten dürfen, wäre eine Eigenthums-Veränderung mit demselben vorangegangen. Nun aber ist es nirgends Rechtens, dass erst durch eine Eigenthums - Veränderung die

Frucht eines Bodens zu einer solchen beweglichen Sache wird, die nicht länger als zum Boden gehörig, als Pertinenz desselben betrachtet werden darf. Vielmehr gelten die vom Boden getrennten Früchte (*fructus separati*), vollends also die eingesammelten (*percepti*), als selbstständige Sachen; von den zahlreichen dahin lautenden Stellen des römischen Rechtes heben wir nur zwei hervor: Fr. 17. pr. Dig. de Act. empti et venditi (IX, 1.) *Fundi nihil est, nisi quod terra se tenet*, d. h. „Zum Grund und Boden gehört nur, was mit dem Erdreich zusammenhängt“; und §. 1 ebendasselbst: *Sed et vinum et fructus perceptos villae non esse constat*: „Dass auch der Wein und die eingesammelten Früchte nicht zum Landgut gehören, steht fest.“ Die Anwendbarkeit dieser Stellen, wenn nicht ihr Inhalt der Natur der Sache ohnehin entspräche, ist aber um so weniger zu bestreiten, als die englischen Admiralitäts-Gerichte sogenannte Civil-Law-Courts, d. h. solche sind, bei deren Entscheidungen das römische Recht die Grundlage bildet. Das Unhaltbare der Entscheidung, oder doch des Entscheidungsgrundes springt noch deutlicher in die Augen, wenn man sich den Fall denkt, dass Herr Bentzon seine Pflanzung verkauft, den von derselben gewonnenen Zucker aber zurück behalten und nicht verkauft hätte. Mit diesem wäre dann keine Eigenthums-Veränderung vorgegangen; es wäre überhaupt nichts mit ihm geschehen, was seine Eigenschaft als Erzeugniss des Bodens von St. Croix berührt hätte. Wohl aber wäre er nun zum Eigenthum eines Mannes geworden, der keinen Grundbesitz auf der angeblich zur englischen gewordenen Insel hatte, der also in keiner Weise mehr als identificirt mit den feindlichen Interessen gelten konnte. Weder die englischen noch die amerikanischen Gerichte hätten, ihren eigenen Entscheidungsgründen nach, alsdann eine Condemnirung aussprechen dürfen, da es rechtlich doch keinen Unterschied machen konnte, ob durch Verkauf des Zuckers oder durch Verkauf des Bodens jener aufgehört hatte, Eigenthum des Grundbesitzers zu seyn. Etwas Anderes wäre es gewesen, hätte man den Ursprung, die Nationalität des Zuckers zur Grundlage genommen; das ist etwas der Sache Inhärentes, durch keinerlei That zu Zerstörendes, und durch wie viele Hände es auch in-

zwischen gegangen seyn mochte, ja, hätte Hr. Bentzon ihn einem amerikanischen Bürger vor der Verschiffung verkauft und für dessen Gefahr und Rechnung verladen lassen, der Zucker hätte als auf Feindes Boden gewachsen condemnirt werden müssen. Dass eine Nationalität dieser Art nicht gemeint war, geht aus dem Umstande hervor, dass ein Uebergang in die dritte Hand den Zucker befreit haben würde. Da er nun aber, wie schon gezeigt, nicht erst durch den Verkauf zum beweglichen Eigenthum, das mit dem Boden in keinem Zusammenhange mehr steht, wurde, so muss er es vorher schon gewesen seyn und konnte nicht deshalb condemnirt werden, weil sein Eigenthümer zugleich Eigenthümer des Bodens, auf welchem er, der Zucker, gewachsen war. Selbst dass es zur Strafe geschehen, kann man nicht annehmen; denn sonst hätten alle Effecten, die Hr. Bentzon von seiner Besitzung auf St. Croix sich hätte kommen lassen, z. B. sein Mobiliar, der Nehmung unterliegen müssen, was offenbar die Meinung der Gerichte nicht gewesen ist.

Den 10. März 1854.

geschlechtlich erklärt, auch nicht vertheidigt seyn sollen, so sind sie doch gar sehr geeignet, den in gutem Glauben Handelnden in Schaden und Verlust zu bringen, so lange der Begriff von einem Geschäft in gutem Glauben unbestimmt bleibt. Die Urtheile der englischen Preisengerichte zeugen hundertfältig davon. Es ist fünfzig Jahre her, dass die Engländer die Kibindung blockirten, weil ihre auf der Elbe transportirten Güter der Nehmung durch die Franzosen ausgesetzt waren. Der Grund war eigentlich genug, doch kümmerte uns hier nicht, auch nicht, dass sich die Massregel als eine vorübergehende erwies. In besserer

III.

Wir haben darauf hingewiesen, dass die Wichtigkeit der neutralen Schifffahrt in dem bevorstehenden Seekriege auch bei der britischen Regierung Berücksichtigung und Erwägung finden solle; das, was über die Art, wie es geschieht, bis jetzt verlautbart ist indessen wenig geeignet, einige Beruhigung zu gewähren. Dabei reden wir zunächst weniger von den Erlassen der Behörden auf die Anfragen von Betheiligten oder anderen Privaten, obgleich sie an und für sich schlimm genug sind. Namentlich spricht die Notification Lord Clarendon's vom 16. Februar, auf die Anfrage des britischen Consuls in Riga, den Willen aus, an dem Grundsatz festzuhalten, dass feindliches Eigenthum überall der Nehmung unterworfen sey, wo es auf See angetroffen werde; feindliches Eigenthum aber sey ein jedes Erzeugniss des feindlichen Landes, ausgeführt für Rechnung eines dort ansässigen Individuums, gleichviel von welcher Nationalität, oder eines dortigen Geschäftes, es gehöre Feind, Freund oder Neutralen. Darin liegt nun die Erklärung, zuerst: dass auch ferner Privat-Eigenthum zur See anderen Gesetzen unterworfen seyn solle, als zu Lande; sodann, dass neutrale Schiffe gewärtigen müssen, auf offenem Meere angehalten und untersucht zu werden, ob etwa feindliches Eigenthum auf denselben sich befinde. Wie gesagt: es sind diese Punkte schon schlimm genug und wir behalten sie einer weiteren Erörterung vor; kaum minder bedenklich sind die späteren Antworten des Handels-Departements; denn wenn die Ausnahmen, die es zu Gunsten eines bona fide Handelsverkehrs macht, während es jeden indirecten Versuch, mit dem feindlichen Lande Handel zu treiben, für un-

gesetzlich erklärt, auch nicht verleitlich seyn sollen, so sind sie doch gar sehr geeignet, den in gutem Glauben Handelnden in Schaden und Verlust zu bringen, so lange der Begriff von einem Geschäft in gutem Glauben unbestimmt bleibt. Die Urtheile der englischen Prisengerichte zeugen hundertfältig davon. Es ist funfzig Jahre her, dass die Engländer die Elbmündung blockirten, weil ihre auf der Elbe transportirten Güter der Nehmung durch die Franzosen ausgesetzt waren. Der Grund war eigenthümlich genug, doch kümmert er uns hier nicht; auch kündigte sich die Maassregel als eine vorübergehende an. In besserem Glauben aber konnte Niemand handeln, als das Hamburgische Haus B. Roosen Erben, die damals zwei Schiffe („Spes“ und „Irene“) in Archangel beladen liessen, und den Führern derselben sofort schrieben: falls sie bei ihrer Zurückkunft die Elbe noch blockirt fänden, sollten sie nicht versuchen, einzulau-
fen, sondern einen andern Hafen, vorzugsweise in Norwegen, aufsuchen. Die Schiffe wurden auf der Höhe der Shetland-Inseln von einer englischen Fregatte angehalten, aufgebracht und, ungeachtet sich die erwähnten Verhaltensbefehle am Bord befanden, für gute Prise erklärt! Wenn das am grünen Holze geschieht, möchte man sagen, — denn hier kamen neutrale Schiffe mit neutraler Ladung aus Freundeshafen, nicht um eine Blockade zu brechen, sondern um zu sehen, ob der neutrale Heimaths-Hafen noch blockirt sey — was soll dann am dürrer geschehn? Oder was sichert die Auslegung einer bona fides?

Diese Willkühr in der Behandlung der Prisenfälle — denn andere Schiffe in ganz ähnlichem Verhältniss wie die genannten sind freigegeben worden — diese Willkühr ist es, die wir als das, was zuerst zu beseitigen ist, betrachten, und was um so rascher, entschiedener und nachdrucksvoller zu bekämpfen ist, als sich aus dem bisher im Parlament verhandelten, eine Absicht der englischen Regierung von ihrem früheren System abzugehen, nicht erkennen lässt. Was diese Besorgniss besonders begründen muss, ist die Erklärung Lord Russells im Unterhause am 17. März: „dass die Abfassung eines betreffenden Erlasses um so grösserer Sorgfalt bedürfe, als es dabei auf ein einzelnes Wort, ja, auf ein Comma ankommen könne.“ Wäre es die

Absicht so zu verfahren, wie die Engländer „acting upon a broad principle“ nennen, d. h. nach einem offen ausgesprochenen allgemeinen Grundsatz, oder, wenn man lieber will, auf einer breiten Grundlage, wie sie es bei der Freihandelsfrage, wie sie es bei der Aufhebung der Navigations-Acte gethan, so würde es solcher Aengstlichkeit in der Abfassung nicht bedürfen, die der Sylbenstecherei erst recht Thor und Thüren öffnet. Das Erste worauf es anzukommen scheint, ist, dass in England die Cabinets-Justiz in Prisensachen aufhöre, und die Gerichte angewiesen werden, nach bestimmten Grundsätzen des Völkerrechtes zu entscheiden; das Zweite: dass diese Grundsätze der Gerechtigkeit und Billigkeit entsprechen. Nehmen wir das Erste zuerst.

Wir sagten: Cabinets-Justiz, denn anders darf es wohl nicht genannt werden, wenn die englischen Prisengerichte nach Orders in Council, als ihren Instructionen, zu entscheiden verpflichtet sind. Niemand hat das klarer und schärfer hervorgehoben, als der Amerikaner Morris in seiner Antwort auf das berüchtigte Buch: *War in disguise* (London 1805 und 1806. Es erlebte in einem Vierteljahr drei Auflagen!), auf das wir noch zurückzukommen Gelegenheit haben werden. Der Verfasser erhebt darin Klage gegen die Neutralen, über die Art wie sie, durch List und Betrug, die ihnen in der Schifffahrt eingeräumten Vergünstigungen zum Nachtheil Englands ausbeuten, und verlangt deshalb die Aufhebung derselben. Zur Begründung mancher seiner Behauptungen beruft er sich auf die Autorität des berühmten Admiralitäts-Richters, Sir William Scott, und einige Erklärungen desselben, die er voranschickt. Sein Gegner, indem er der Gelehrsamkeit und dem Charakter Sir Williams alle Ehre bezeugt, unterzieht dabei die angeführten Worte desselben einer genauen Kritik. „Wir können, sagt er, bei seinen grossen Fähigkeiten und seiner ehrenhaften Persönlichkeit, ihm Vertrauen schenken in dem was er als Gentleman sagt; er wird aber selbst anerkennen müssen, dass er auf einen gleichen Glauben keinen Anspruch zu machen hat, sobald er als Richter spricht. Der Grund liegt auf flacher Hand: denn Prisengerichte sind, ihrem Wesen und ihrem Amte nach, verpflichtet, den Befehlen ihres Souveräns gemäss zu erkennen, was mit dessen Recht über Krieg

und Frieden wesentlich zusammenhängt. Es würde nämlich albern und gefährlich seyn, wenn Prisen-Gerichte Dasjenige, was der Monarch freigesprochen haben will, condemniren und ihn dadurch in Krieg verwickeln, oder umgekehrt seine Kriegserklärung dadurch zu nichte machen dürften, dass sie sich weigern, dem Feinde abgenommene Prisen zu condemniren. Das Geschäft eines Richters in einem Prisen-Gericht besteht darin, die Beweismittel zu prüfen, um den Thatbestand festzustellen; mit den Thatsachen die Grundsätze zu vergleichen, die seine Entscheidung leiten sollen; dem Völkerrecht gemäss zu erkennen, wenn er keine bestimmte andere Weisung hat, und für seine Entscheidungen solche Gründe anzugeben, die der Ehre und Würde seines Königl. Herrn am besten entsprechen.“ Um zu beweisen, dass Sir W. Scott derselben Ansicht sey, analysirt er die von seinem Gegner angeführten Worte desselben folgender Gestalt:

Er beginnt: „Die allgemeine Regel ist“ Wir halten inne, um zu fragen: wessen allgemeine Regel? und antworten: des königlichen Prisengerichts. Sir W. Scott wollte seinen Ruf nicht dadurch compromittiren, dass er sagte, es sey eine Regel des Völkerrechts, denn er wusste, dass eine solche bei keinem irgend guten Schriftsteller über dasselbe zu finden sey — und hätte er gesagt, es sey eine Regel der Prisengerichte, so würde er dadurch anerkannt haben, dass sie keine des Völkerrechts sey. Wohl aber sagt er später in denselben Entscheidungsgründen: „Man hat viel aus Analogieen in Handels-sachen herleiten gewollt — dieser Handel ist erlaubt — jener Handel ist nicht schädlicher — warum soll also der eine nicht so gut erlaubt seyn, wie der andere? Die einfache Antwort ist: dass die wahre Richtschnur für dieses Gericht in dem Wortlaute seiner Instructionen liegt (the true rule of this Court is the text of the instructions).“ Hierin nun liegt ein völliges Zugeständniss unserer Streitfrage: denn gerade in Sachen der vorliegenden Art gilt sonst die Regel, dass gleiche Gründe auch gleiche Entscheidungen herbeiführen müssen; Sir William aber versucht gar nicht einmal, die einzelnen Sachen gegen einander zu halten und eine Verschiedenheit der Gründe nachzuweisen, um die Verschiedenheit des Spruches zu recht-

fertigen. Mit anderen Worten, er sagt: die Fälle sind sich in der That ähnlich, die Gründe sind dieselben, die Entscheidung muss aber dennoch verschieden ausfallen, weil in den Einen nach dem Völkerrechte, in den Anderen nach bestimmten Instructionen erkannt wird.

Bleiben wir nun bei diesem Punkte stehen, ohne für jetzt zu fragen, welche allgemeine Regel Sir William im Auge hatte, so dürfen wir kaum Widerspruch erwarten, wenn wir behaupten, dass es vor allen Dingen nöthig seyn wird, hierin Wandel zu schaffen, so dass das Völkerrecht seine Geltung vor der Willkühr erhalte. Selbst schlechte Gesetze, möchten wir sagen, sind in diesem Falle besser als gar keine; die Betheiligten wissen doch im Voraus, woran sie sich zu halten und wessen sie sich zu gewärtigen haben, sie können ihre Einrichtungen im Voraus darnach treffen, um Schaden abzuwenden; auch ist dann wenigstens die Möglichkeit gegeben, die schlechten Gesetze in bessere umzuwandeln und, dass sie von vornherein nachtheiliger, drückender seyn werden als jene Instructionen, ist nicht füglich anzunehmen. In einem vortrefflichen Artikel des Edinburgh Review (vom April 1806), hervorgerufen durch eben jenes Buch: *War in disguise*, glaubt der Verfasser sich dafür entschuldigen zu müssen, dass er die Autorität Scott's angreift und sagt deshalb in einer Anmerkung: „Da er sich durch den Wortlaut der Königlichen Instructionen als Richtschnur für seine Entscheidung gebunden erachtete, so war es natürlich, dass er die Grundsätze der Instructionen vor sich selbst zu rechtfertigen suchte; waren sie aber nicht der Art, um gerechtfertigt werden zu können, so ist es kein Wunder, dass er selbst irregeleitet (mised) worden ist. Auch liegt, fürchten wir, nur zu viel Grund zu dem Verdachte vor, dass unsere langgewöhnte Ueberlegenheit zur See, in unserm Vaterlande eine allgemein verbreitete Unempfindlichkeit gegen die Rechte Derjenigen hervorgebracht habe, in deren Lage wir niemals versetzt werden zu können glauben. Der sichere Besitz der Macht übt im Allgemeinen einen gewaltigen Einfluss auf unsere sittliche Beurtheilung aller Fragen aus, in denen es sich um die Anwendung jener handelt. Man redet sich leicht ein, dass man ein Recht habe, alles das zu thun,

was man zu thun den Wunsch, die Gewalt oder die Gewohnheit hat, und würdigt selten die Ansprüche Anderer unbefangen, von denen man weiss, dass sie nicht gegen uns durchgesetzt werden können. Es giebt unzählige Beispiele dieser gefährlichen Selbsttäuschung und, — um nur Eines aus unserem eignen Vaterlande anzuführen, erinnern wir, wie erstaunlich schwer es ist, dem gemeinen Mann begreiflich zu machen, es sey sündlich, ein schutzlos an den Strand geworfenes Wrack zu plündern.“

Zweierlei ist aus dem Angeführten als erwiesen anzunehmen: nämlich zuerst, dass es nicht gewisse umfassende Grundsätze des Völkerrechtes sind, nach welchen die englischen Prisen Gerichte bisher zu entscheiden hatten, Grundsätze, die, wenn auch noch nicht als durchweg feststehend zu betrachten, doch schon so weit entwickelt sind, um leicht zu einer allgemeinen Richtschnur erhoben werden zu können; sondern, dass zu der einen Rechtsungleichheit, in welcher Privateigenthum auf dem Meere, gegenüber dem auf dem Lande, während eines Krieges sich befindet, noch die andere sie wesentlich verschlimmernde kommt: dass der Wille des Machthabers für die entscheidenden Gerichte maassgebend ist; — dann, dass dieser Wille nicht in bestimmten Entschliessungen sich kundgiebt, die eine gleichmässige Beurtheilung gleichartiger Fälle zulassen, sondern selbst wiederum durch Dasjenige hin und her bestimmt wird, was der Wechsel der äusseren Verhältnisse als mehr oder minder zweckmässig darstellt. Daher die ängstlichen Anfragen, die wir seit dem ersten Augenblick, als die Möglichkeit hervortrat, dass England in einen Krieg verwickelt werden könne, von seinen eigenen Unterthanen im In- wie im Auslande an die Regierung gerichtet sehn; daher die Ungewissheit, in welcher sie, auch nach den empfangenen Antworten, bleiben. In so fern findet allerdings Gleichheit des Rechtes Statt, als dasselbe den eigenen Unterthanen nicht mit einem andern Maasse gemessen wird wie den Fremden; daraus folgt aber nur, dass es für die Einen wie für die Anderen gleich wünschenswerth sey, in einem solchen Verhältniss eine Aenderung herbeigeführt zu sehen.

Die erste Frage ist freilich die: wird es möglich seyn, in dieser Beziehung auf die englische Regierung einzuwirken? Wir

meinen, ja. Nicht blos deshalb, weil sich Beispiele der Art schon vorfinden. Bei dem ersten Ausbruche des Krieges mit Frankreich hatte die englische Regierung in dem damals durch Hrn. Jay vermittelten Tractate mit Nordamerika bedingt, dass dort eingeführte französische Colonialwaaren während des Krieges nicht nach Europa wieder ausgeführt werden sollten; die amerikanische Regierung bestätigte den Tractat aber nur mit Ausnahme dieser Bedingung, und die englische fand für gerathen, sich dabei zu beruhigen. Das war freilich nur eine einzelne Frage in einem einzelnen Tractat, und es handelt sich hier um Allgemeineres. Aber es ist doch gewiss der Regierung eines mächtigen Staates würdiger, die Theilnehmerin an einer Gesetzgebung für alle Völker zu seyn, als über Recht und Gesetz im Einzelnen zu feilschen und zu dingen und gar mit verschieden-erlei Maass und Gewicht zu Markt zu sitzen. Die Machtvollkommenheit des Monarchen kann auch nicht darunter leiden, dass Prisen-Gerichte nach gesetzlichen Normen Recht sprechen, da, wo es ihm als höchster Ruhm gilt, in allen anderen Gerichten das Gesetz als einzige Richtschnur walten zu lassen. Mehr als dieses Letztere wird ja nicht begehrt; mehr wird nicht begehrt, als dieses in freier Uebereinkunft mit ebenbürtigen Mächten herbeigeführt zu sehen; dieses zu erlangen ist aber nie ein Zeitpunkt günstiger gewesen als der jetzige. Nie vielleicht hat in England weniger Leidenschaftlichkeit und Einseitigkeit, nie mehr Mässigung, Billigkeit und vielseitige Bildung zu Rathe gessen wie gerade jetzt, unter dem Scepter einer von dem tiefen Ernst ihrer Aufgabe erfüllten, sie mit freudiger Hingebung lösenden Königin. Nie wird ihm aber vielleicht eine solche Gelegenheit wieder geboten, frühere Sünden zu sühnen und sich ein dauerndes Verdienst um das, was Rechtens seyn soll, im Völkerverkehr zu erwerben, als in diesem Augenblick. England steht jetzt in der unbestrittenen Fülle seiner Macht; was es jetzt von früheren Ansprüchen nachlässt, muss ein Jeder als nur der besseren Ueberzeugung nachgegeben anerkennen. Dabei sind Deutschland, Frankreich, Nordamerika, — diejenigen Staaten, deren Flaggen der seinigen am meisten auf dem Weltmeer begegnen, gegenwärtig in einer Stimmung, ihm aufs freundlichste entgegen zu kommen, wenn

sie eine Bereitwilligkeit finden sollten, sich über gewisse Grundsätze des Völkerrechts mit ihnen zu verständigen. Solche Augenblicke, wie sie selten, vielleicht nie wieder zusammentreffen, sollte eine weise Regierung nicht ungenützt vorübergehen lassen, kann sie kaum ungestraft versäumen. Was sie jetzt nicht gewährt, wo es als Frucht freier Entschliessung mit Dank angenommen wird, wird sie das gewähren wollen und dürfen, wenn es als abgezwungen erscheint? wird sie aber dann die Macht haben, sich der vereinten Anstrengungen ihrer Gegner zu erwehren? Ein allgemeines Bündniss zur Beseitigung von Bedrückungen auf dem Meere dürfte dereinst nicht minder folgenreich seyn, würde sich entschieden ähnlicher Sympathieen zu erfreuen haben, wie vor 40 Jahren ein allgemeines Bündniss zur Beseitigung von Unterdrückung auf dem Festlande. Wir wollen auf dieses Thema hier noch nicht tiefer eingehen; wir glauben in dem Gesagten dargethan zu haben, dass es sich nicht mehr darum handeln dürfe, welche Geheimraths-Befehle (orders in council) als Instructionen für das Verfahren in Prisen-Sachen in dem bevorstehenden Kriege gelten sollen, sondern, dass es darauf ankomme, mit befreundeten und neutralen Staaten gemeingültige Satzungen über den Völkerverkehr auf dem Meere festzustellen und festzuhalten.

Ueber den Inhalt solcher Satzungen in einem späteren Artikel ein Mehreres.

Den 22. März 1854.

IV.

„Die allgemeine Regel ist — sagt Sir William Scott bei der erwähnten Gelegenheit — dass der Neutrale ein Recht hat, zur Zeit des Krieges seinen gewohnten Handel bis zur äussersten Grenze auszudehnen, die derselbe nur irgend zulässt.“ Auf den ersten Anblick möchte man diesen Grundsatz für höchst liberal halten, und in unseren Tagen würde er es auch in der Anwendung seyn; damals aber war es anders. In gewöhnlichen, d. h. in Friedenszeiten, war der Colonialhandel streng beschränkt auf den mit dem Mutterlande und zwar in Nationalschiffen. Als aber während des siebenjährigen Krieges die Seemacht der Franzosen vernichtet war, suchten sie den Verkehr mit ihren Colonieen wenigstens dadurch aufrecht zu erhalten, dass sie ihn den Neutralen eröffneten. Dieser Maassregel begegneten die Engländer dadurch, dass sie ein jedes Schiff, welches bei diesem Handel betroffen und aufgebracht wurde, für gute Prise erklärten und sammt der Ladung condemnirten, ohne Rücksicht, wem das Eine oder die Andere gehören mochte. Das wurde, nach dem Anfangsjahr des Krieges, „die Regel von 1756“ genannt. Ihre Uebermacht zur See war damals eine so entschiedene, dass die Engländer es darauf wagen zu können glaubten und wirklich durchführten. Nach hergestelltem Frieden machten die Franzosen die grössten Anstrengungen, ihre Seemacht wieder auf einen Achtung gebietenden Fuss zu setzen; die englische Regierung hatte also, da sie mit ihren amerikanischen Colonieen in Krieg gerieth, ein um so grösseres Interesse die Neutralen mehr zu schonen, und

dieses Interesse wurde noch verstärkt, als Frankreich offen Partei für die Colonieen nahm. Neutrale Schiffe, die auf der Reise von den französischen Colonien nach französischen Häfen in Europa aufgebracht waren, wurden deshalb wieder freigegeben, und zwar angeblich aus dem Grunde, weil die französische Regierung den Handel nach ihren Colonieen schon vor der Kriegserklärung den Neutralen erlaubt hatte, so dass man sagen konnte, diese letzteren gingen nicht über ihren gewohnten Handel hinaus. Freilich dauerte jene Erlaubniss auch nicht länger als der Krieg; aber mit dem Ausbruch des Krieges von 1793 wurde sie auf's Neue ertheilt und die erste Folge war eine englische Cabinetsordre vom 6. November desselben Jahres, wodurch die Kreuzer der englischen Marine, so wie die Privat-Kaper angewiesen wurden, „alle Schiffe, die mit Erzeugnissen einer französischen Colonie, oder mit Vorräthen und Waaren für eine solche, beladen seyen, anzuhalten und zur gesetzlichen Zuerkennung (lawful adjudication) aufzubringen.

Indessen war die Lage der Dinge eine andere geworden. Jenseits des atlantischen Meeres war eine neue Macht entstanden, deren Bürger ihren Beruf in der Theilnahme am Welthandel erblickten, und von der man annehmen konnte, dass sie dieselben ebenso entschlossen darin schützen werde, wie sie dem entschlossenen Kampfe für ihre Rechte ihre Entstehung und Selbstständigkeit verdankte. Ihren Vorstellungen ist es wohl vornehmlich zuzuschreiben, dass jene Instructionen schon im Jahre 1794 beschränkt wurden: „auf solche Schiffe, die mit Erzeugnissen der französisch-westindischen Inseln beladen, direct von einem Hafen derselben nach Europa segelten.“ Den neutralen Mächten in Europa genügte das begreiflich nicht; aber erst vier Jahre später, im Januar 1798, erfolgte eine neue Aenderung und zwar, wie es ausdrücklich heisst: „in Erwägung der Lage, in welche der eigene Handel sowohl als der der Neutralen gerathen war“ — dahin: „solche Schiffe aufzubringen, die, mit Erzeugnissen französischer, spanischer oder holländischer Niederlassungen beladen, direct von einem Hafen dieser Niederlassungen nach einem europäischen Hafen segelten, der nicht ein Hafen des britischen Königreiches oder des Landes sey,

welchem das neutrale Schiff angehöre.“ Demnach war allen neütralen Fahrzeugen der Handel zwischen den feindlichen Colonieen und ihrem eigenen Heimathlande, so wie mit Grossbritannien erlaubt. Letztere Erlaubniss wurde aber im Jahre 1803 wieder aufgehoben, als nach dem Frieden von Amiens die Feindseligkeiten auf's Neue ausbrachen, und fernere Beschränkungen wurden insofern verfügt, als die Ladung neutrales Eigenthum seyn musste, die Schiffe dem Feinde weder Kriegs-Contrebande zuführten noch auf der Hinreise (outward voyage) zugeführt hatten und endlich nicht mit einem blockirten Hafen verkehrten (should not be trading whith any blockaded port).

Aus dem Gesagten wird sich wohl am deutlichsten ergeben, was es mit den Grundsätzen und Regeln, auf welche die Instructionen sich stützen, zu bedeuten habe, und dass wir nicht Unrecht hatten, dieselben als rein willkürliche, nur durch äussere Umstände bedingte, zu bezeichnen. Aber es geht ferner daraus hervor, dass zu diesen Erwägungen auch die der Lage des eigenen Landes gehörte. Und in der That, es ist wunderbar, dass man diesen Grund, den zunächst liegenden und, man sollte glauben, entscheidendsten, am wenigsten angeführt und beachtet findet. Die Belästigung feindlichen Handels zur See wird immer dadurch gerechtfertigt, dass dem Feinde möglich grösster Abbruch gethan werden müsse, wäre es auch nur um ihm die Mittel zur Fortsetzung des Krieges zu nehmen; Niemand aber spricht von dem Schaden, den man sich selbst dadurch zufügt, gleich als ob ein Handel einseitig seyn könne, und z. B. die Engländer, die mit Russland Handel treiben, in einem Kriege mit diesem Reiche durch solche Maassregeln nicht mindestens ebenso viel Schaden leiden müssten, wie die mit England Handel treibenden Russen. Wir sagen: mindestens; und ein Jeder, der die Natur des zwischen diesen beiden Reichen betriebenen Handels kennt, wird uns darin beistimmen, trotzdem dass Herr Urquhart den russischen Talg durch türkisches Oel ersetzen will. (S. den Artikel: „Turkish Oil and Russian Tallow“ im Portfolio No. XI.) Aber an und für sich ist es schon unvermeidlich, dass, bei allgemeinen Störungen des Handels, derjenige Staat denselben am meisten ausgesetzt ist, der den ausgedehntesten

Handel treibt und deshalb am meisten angreifbare Punkte darbietet. Welche Kaper würden wohl die reichere Beute fortführen, die welche auf englische, oder die, welche auf russische Schiffe Jagd machten? und welche Flotten würden ausreichen, die englische Kauffahrthei zu schützen, wenn kühne und gewandte Schiffer, wie z. B. Griechen, russische Kaperbriefe lösen wollten, um die Meere gegen sie abzuschäumen? Wir haben von der Kaperei schon in einem früheren Artikel gesprochen und erwähnen ihrer hier nur beiläufig; denn auch abgesehen davon ist jener Satz unbestreitbar. Die Erfahrungen der früheren Kriege haben das zur Genüge bestätigt, und es ist nachgerechnet worden, dass die höheren Frachten und Assecuranzen sammt den Kosten für Convoye dem englischen Handel theurer zu stehen gekommen sind, als dem Feinde alle Umwege und Unkosten, welche die Benutzung der neutralen Schifffahrt ihm verursachte; die Erfahrungen aller Zeiten haben es dargethan, und werden es stets auf's Neue dardun, dass man im Handel und Verkehr dem Andern keinen Schlag thun kann, ohne den Rückschlag selbst zu empfinden, wäre es auf noch so weitem Umwege. Die endlose, durch alle handeltreibende Völker sich hindurch ziehende Kette des Wechselverkehrs allein macht das schon unmöglich.

Hienach wäre es vielleicht das Richtigste -- gewiss das Einfachste und Gerechteste --, bei einem Seekriege es nicht anders zu machen, als bei einem Landkriege, nämlich: die Feindseligkeit auf Bekämpfung der öffentlichen Macht zu beschränken, und alles Privat-Eigenthum zu schonen, sofern es nicht für die öffentliche Macht zur Benutzung im Kriege bestimmt ist. Bei der Besetzung feindlichen Gebietes ist jetzt gewöhnlich das Erste, dass der Befehlshaber der Truppen das Privat-Eigenthum für geschützt erklärt; ja, selbst eine im Sturm eroberte Stadt wird nur auf eine gewisse Frist der Plünderung Preis gegeben; es dürfte schwer seyn, einen haltbaren Grund der Politik, des Kriegs- oder Völkerrechtes anzuführen, mit dem Privat-Eigenthum auf offenem Meere anders zu verfahren, sobald keine Störung der Kriegsoperationen vorliegt. Also, die Fälle der Führung von Kriegs-Contrebande und des Blockadebruches ausgenommen,

sollte, so meinen wir, alle Handels-Schiffahrt ungestört bleiben, weil der eigene Nutzen, der von den eigenen Unterthanen abgewendete Schaden höher in Rechnung zu stellen ist, als der Nachtheil, der dem Feinde zugefügt wird.

Indessen lassen wir es für jetzt dahin gestellt, ob oder wann es gelingen wird, solchen Ansichten Geltung zu verschaffen, so dass auch des Feindes Privat-Eigenthum auf dem Meere denselben Schutz finde, wie auf dem festen Lande. Ihrem Anspruch auf Berücksichtigung soll damit nichts vergeben werden; vielmehr glauben wir, dass in ihnen die einzig durchgreifend richtige Grundlage für Völker-See-Recht zu finden seyn wird; (vgl. auch: Heffter, europäisches Völkerrecht S. 220 u. Anm.) Eine Bestätigung erblicken wir in den Gegengründen, die Hr. (später Graf) Portalis in seiner Rede bei der Einsetzung der Prisen-Gerichte im Jahre 1800 (14 floréal, An VIII) vortrug, und die er eigentlich selbst nur als Nothbehelfe hinstellte: „Es lässt sich annehmen (*on peut croire*) sagte er, dass die Unterbrechung des Handels zwischen kriegführenden Staaten das Gute bewirkt, die Gefährdung des Einzelnen an die Gefährdung des Vaterlandes zu knüpfen; dem allgemeinen Interesse den vollen Nachdruck des persönlichen Interesses zu verleihen; durch die voraussichtliche Erschöpfung der Hülfquellen den Ehrgeiz der Eroberungen oder eine eitle Ruhmsucht niederzuschlagen; die Lust an weit aussehenden Plänen durch das Gefühl der damit verbundenen Uebel zu dämpfen; die Sorgen des leidenden Bürgers den Phantasieen der regierenden Behörden gegenüber zu stellen; endlich die Regierungen bedächtiger zu machen, ehe sie einen Krieg anfangen, und geneigter, ihn zu beendigen.“ Wenn Hr. Portalis aber hinzufügt: „Wie man nun auch über diese Frage denken mag, ob der Handel zwischen den kriegführenden Ländern unterbrochen werden oder frei bleiben soll, so ist doch soviel gewiss, dass die Neutralen, so lange sie sich aller Theilnahme am Kriege enthalten, im Genuss aller Vortheile des Friedens verharren müssen“, so glauben auch wir, es dürfte vorläufig genug gewonnen seyn, könnte man der neutralen Schiffahrt die ihr gebührenden Rechte sichern. Eine Anwendung der allgemeinen Regel des Sir Wm. Scott würde darin jetzt schon ziemlich weit führen,

da die Beschränkungen des Handels mit den Colonieen für Fremde, von den Engländern ganz aufgehoben sind, und bei den übrigen Mächten meist nur noch in einem Differentialzoll-System bestehen; Jene aber selbst zu dem eigenen Küstenhandel in den jüngsten Tagen die Fremden zugelassen haben. Das Argument also, dass die Neutralen, durch Betreibung dieser Handelszweige in Kriegeszeiten eine Maassregel ausführen, die der Feind lediglich zu dem Zweck, um die Nachtheile des Krieges von sich abzuwenden, ergriffen hat — dieses Argument fällt weg; es bliebe mithin eigentlich nur übrig, dass die Neutralen auch in Kriegeszeiten ihren Handel in ausgedehntester Weise betreiben dürfen, und mehr wäre nicht zu verlangen. Wir haben jedoch schon gesehen, dass Präjudicate in Prisen-Gerichten, folglich auch die Grundsätze, auf welche sie sich stützen, um deswillen von sehr zweifelhaftem Werthe sind, weil diese ihre eigentliche Richtschnur durch Verwaltungsbefehle der Regierung empfangen. Im Allgemeinen aber hat diese noch keine Neigung bewiesen, scheint sie auch jetzt nicht zu hegen, diejenigen Grundsätze über neutrale Schifffahrt sich anzueignen, welche die sogenannte bewaffnete Neutralität (von 1780 und 1800) aufstellte, und deren wichtigster der war: „dass alles Gut, welches unter neutraler Flagge fahre, Kriegscontrebande ausgenommen, ohne Rücksicht auf den Ursprung oder den Eigenthümer, frei seyn müsse“ — ein Grundsatz, der gewöhnlich in der Parömie: „Frei Schiff, frei Gut“ oder: „die Flagge deckt das Gut“ ausgedrückt wird. *)

Die wesentlichsten anderen Grundsätze, welche durch jene Verträge aufgestellt wurden, waren folgende:

- 1) dass alle neutrale Schiffe ungehindert von Hafen zu Hafen und an den Küsten der kriegführenden Staaten fahren dürfen;
- 2) dass unter Blockade nur eine solche Sperrung eines Hafens durch die feindliche Macht zu verstehen, dass die Einfahrt nicht ohne Gefahr unternommen werden könne;

*) Seitdem hat die englische Regierung doch erklärt, für jetzt sich diese Regel aneignen zu wollen.

3) dass neutrale Schiffe nicht ohne genügenden Grund und auf hinlängliche Anzeichen angehalten werden dürfen; der Process gleichmässig, rasch und gesetzlich sey; das Urtheil unverzüglich erfolge; und dass, ausser Schadenersatz, auch Genugthuung für die der neutralen Flagge (der contrahirenden Mächte) zugefügte Beleidigung ertheilt werden müsse.

Dass zu diesen Punkten sich, im Leben, noch manche andere, eng damit zusammenhängende gesellen, liegt in der Natur der Sache, und wir werden versuchen, die wichtigsten derselben nach einander zu beleuchten. Freilich sind sie von den contrahirenden Mächten selbst nicht festgehalten worden; namentlich hat Russland, nach Kaiser Paul's Tode, durch den Tractat mit England vom Jahre 1801 die wichtigsten derselben wieder fallen lassen, und Lord Liverpool in der zweiten Auflage seiner Rede, die er, als Charles Jenkinson, im Jahre 1758 über das Verhalten der britischen Regierung den neutralen Mächten gegenüber veröffentlicht hatte (*A Discourse on the conduct of the Government of Great Britain in respect to neutral Nations. Lond. 1801*), führt der Beispiele mehrere an. Aber es ist jetzt nicht von dem, was zur Rechtfertigung eines uns rechtlos dünkenden Zustandes gesagt werden kann, die Rede, sondern davon, wie diesem rechtlosen Zustande am besten ein Ende zu machen sey.

Den 28. März 1854.

V.

Die Erklärung der englischen Regierung über die Behandlung der neutralen Flagge während des bevorstehenden Krieges ist nunmehr erschienen, und bestätigt in gewissem Sinne was wir in unserem dritten Artikel über diese Frage angedeutet haben: dass, wenn es die Absicht sey, nach bestimmten umfassenden Grundsätzen zu verfahren, es nicht auf einzelne Komma's und Punkte ankommen könne. Die Erklärung vom 28. März beweist aber auch ferner, dass es mit einer kräftigen Kriegführung eben so wohl verträglich seyn könne, Privat-Eigenthum auf dem Meere wie auf dem Lande zu schonen. „I. Maj. lässt gern das Recht fallen, Feindes Eigenthum, das an Bord eines neutralen Fahrzeuges geladen ist, wegzunehmen, ausser wenn es Kriegscontrebande ist“; — „I. Maj. hat nicht die Absicht, die Confiscation neutralen, an Bord feindlicher Schiffe gefundenen Eigenthumes zu beanspruchen, wenn dasselbe nicht Kriegscontrebande ist“; — und: „I. Maj. erklärt ferner, dass sie für den Augenblick Kaperbriefe zur Ausrüstung von Privatkapern auszugeben nicht beabsichtige, sondern die Kriegführung auf die Unternehmungen durch die ordentlichen Streitkräfte des Landes beschränken werde, um die Uebel des Krieges möglichst zu vermindern.“

Das sind eben so umfassende, wie schlichte, nicht zu missdeutende königliche Worte. Sehen wir dabei zugleich auf den expositiven Theil der Verordnung. „Um dem Handelsverkehr neutraler Staaten jede unnöthige Behinderung zu ersparen, ist I. Maj. für jetzt gewillt, auf einen Theil der Rechte zu ver-

zichten, die Ihr als einer kriegführenden Macht nach dem Völkerrecht zustehen. I. Maj. kann unmöglich der Ausübung des Rechtes sich begeben, Kriegs-Contrebande unter Beschlag zu nehmen und Neutrale an der Beförderung der Depeschen des Feindes zu verhindern; auch muss Sie das Recht behaupten, Neutrale an der Verletzung irgend einer gegen die Festungen, Häfen oder Küsten des Feindes mit ausreichenden Streitmitteln angelegten Blockade zu hindern.“

Fassen wir den Inhalt des Vorstehenden zusammen, so erhalten wir folgendes Ergebniss: Freiheit des neutralen Eigenthumes auch unter feindlicher Flagge; Freiheit auch des feindlichen Eigenthumes unter neutraler Flagge; Beides mit Ausnahme der Kriegs-Contrebande und feindlicher Depeschen; Beschränkung der Kriegführung zur See auf die ordentliche Kriegsmacht, mit Ausschluss der Privatkaper; Verbot der Verbindung mit blockirten, d. h. durch hinlängliche Streimittel blockirten Häfen. Das Ganze als Ausfluss königlicher Machtvollkommenheit, die über Krieg und Frieden zu gebieten hat und sich des Rechtes nicht begiebt, diese Verfügungen nach Belieben zu ändern. Kann nun solche Erklärung durchweg für genügend gelten?

Das Dankenswerthe in derselben haben wir schon vorhin hervorgehoben, und wer die Verhandlungen aus den früheren Seekriegen nur einigermaassen kennt, wird gewiss darin einstimmen, dass die englische Regierung, von ihrem Standpunkte aus, sich sehr liberal bewiesen hat. Erledigt sind dadurch aber nur die drei, in dem dispositiven Theile des Erlasses angeführten Punkte, und auch diese nur für das jetzige Stadium des Krieges; erledigt eben nur durch eine Liberalität der Regierung und offen bleibt noch eine Reihe wichtiger Fragen, wie z. B.: was ist Kriegs-Contrebande? wie weit geht das Recht der Anhaltung und Durchsuchung, um zu ermitteln, ob ein neutrales Schiff dergleichen oder feindliche Depeschen am Bord habe? wie soll das Recht der Blockade gehandhabt werden, durch Zurückweisung oder durch Aufbringung? Ist es schon ein genügender Grund, ein neutrales Schiff zu nehmen, sobald es nur nach einem Hafen bestimmt ist, von dem der Capitain wusste, dass er blockirt gewesen sey, ohne dass er noch einen Versuch, in denselben ein-

zudringen, gemacht hätte? wie wir das bei den Hamburgischen Schiffen „Spes“ und „Irene“ gesehen haben. Der Fall steht freilich ziemlich vereinzelt da, aber er ist da; er ist in zwei Instanzen entschieden, und wir brauchen nicht erst daran zu erinnern, von welchem Gewichte in England Präjudicate für die Beurtheilung späterer analoger Fälle sind. So viel ist gewiss, dass selbst in der Ausführung jener Erklärung noch Vieles von der Liberalität der Befehlshaber und der Behörden abhängt, dass aber alle darin enthaltenen Zugeständnisse von der englischen Regierung lediglich als Ausflüsse der Machtvollkommenheit, als freiwilliges zeitweiliges Aufgeben von Rechten, die das Völkerrecht gewährt, dargestellt werden, wogegen diese letztere Behauptung theils, wie bekannt, von anderen Mächten für nicht begründet erachtet wird, theils, so weit sie begründet seyn sollte, einer Abänderung zu bedürfen scheint.

Darüber wird freilich nicht leicht Jemand sich täuschen dass der Werth von Satzungen des Völkerrechtes vornehmlich von der Gewalt, sie durchzuführen, abhängt. Nicht, als ob wir damit sagen wollen, es herrsche darin durchweg das: *stat pro ratione voluntas* — sondern, weil, wo es nicht an der Macht gebrach, einen bestimmten Willen durchzuführen, bisher noch immer *sattsame rationes dubitandi et decidendi*, Zweifels- und Entscheidungsgründe zur Hand gewesen sind, um ihn zu rechtfertigen. Für die hier in Betracht kommenden Fragen namentlich möchte es deshalb kaum von einem praktischen Werthe seyn, durch wissenschaftliche Erörterungen der englischen Regierung beweisen zu wollen, dass ihre Ansichten von dem, was das Völkerrecht über die Rechte der neutralen Flagge in Kriegszeiten vorschreibt, falsch sind, und dass sich Das grundsätzlich von selbst versteht, was sie als Ausnahme bewilligt. Dürfte es doch selbst schwer seyn, aus den älteren Schriftstellern, die als Autorität in Fragen des Völkerrechtes gelten, wie Grotius, Bynkershoek, Puffendorf, dann Vattel u. A., ein unbedingtes Recht der Neutralen auf Freiheit für ihre Flagge im Schutze feindlichen Eigenthums herzuleiten; alle späteren Schriftsteller haben aber offenbar unter dem Eindrucke geschrieben, welchen der Missbrauch der Engländer in ihrer Uebermacht zur See hervorrief,

und die Abhandlungen von Ward (*A Treatise of the relative rights and duties of belligerent and neutral Powers in maritime affairs.* Lond. 1801) wird in England als eine völlig siegreiche Widerlegung derselben betrachtet, wie sie denn unstreitig die Frage mit grosser Schärfe und Gründlichkeit, in theoretischer wie in geschichtlicher Beziehung behandelt. Auf der andern Seite ist es unverkennbar, dass die gewaltige Ausdehnung, welche die Schifffahrt in neuester Zeit abermals gewonnen hat, und die doch nur eine Andeutung ist, welches weitem Wachsthumes sie fähig sey, eine, so weit möglich dauernde Feststellung gewisser Grundsätze, in welchen die vorherrschenden Mächte übereinstimmen, nöthig mache, und dass deshalb diese Grundsätze aufs Neue umfassenden Erörterungen, wenn auch von anderen Grundlagen ausgehend, zu unterziehen sind.

Ward sowohl als Jenkinson (Ld. Liverpool) gehen von Anschauungen und Grundsätzen aus, wie sie sich in den früheren englischen Schifffahrts-Gesetzen und Colonial-Systeme ausgedrückt finden. Namentlich gehört Letzterer zu Denjenigen, welche die Navigations-Acte als eine der dauerndsten Grundlagen und sichersten Bollwerke der Grösse und Wohlfahrt Britanniens betrachten. Wichtig und interessant ist es in dieser Beziehung, die Vorrede zu vergleichen, mit der er, nach einem Zwischenraum von 43 Jahren, die zweite Auflage seiner Schrift begleitet, und in welcher er zugleich einen Ueberblick auf die seitdem so veränderte Lage Europa's wirft. Er weis't darin auf die Uebermacht und die fortschreitenden Uebergriffe der französischen Republik auf dem Festlande hin; auf die schwierige Lage, in welcher, dieser gegenüber, ein Nachfolger Friedrichs II. durch den Baseler Neutralitäts-Vertrag sich befinde und schliesst sie mit den bedeutungsvollen Worten: „Ich wiederhole deshalb zuversichtlich, dass es nicht die Sicherheit Grossbritanniens allein ist, welche von der Tapferkeit und Ueberlegenheit der englischen Seemacht abhängt, sondern dass die Flotten Grossbritanniens jetzt das vornehmste Bollwerk für Alles sind, was noch an nationaler Unabhängigkeit in der Welt übrig geblieben. Mich dünkt also, dass die nordischen Mächte, die jetzt die britische Uebermacht zur See zu stürzen suchen, um sie auf Frankreich zu übertragen,

ebenso sehr gegen ihr eigenes, wie gegen unser Interesse handeln. Ich weiss, dass es selbst britische Staatsmänner gegeben hat, die bereit waren, jene Rechte zur See aufzugeben, welche ich während meiner ganzen politischen Laufbahn zu vertheidigen gesucht habe; aber ich hoffe, sie werden bei reiferer Ueberlegung davon zurückkommen, und jedenfalls weiss ich, dass wir in der gegenwärtigen Krisis zu der bei Weitem grössten Mehrzahl des englischen Volkes das Vertrauen haben können, zu welchem es bei dem Muth und der Einsicht, die es stets bewiesen, vollkommen berechtigt ist. Deshalb bin ich auch überzeugt, dass es bis auf's Aeusserste die Rechte der britischen Seemacht aufrecht erhalten werde, der es nicht allein seine Wohlfahrt, Sicherheit und Unabhängigkeit verdankt, sondern auch den Nationalruhm, der es umgiebt und die hohe Achtung, deren seine Regierung in der übrigen Welt geniesst.“ In der That stand England damals, im Jahre 1800, ganz allein nicht nur im Kriege gegen Frankreich, und dessen Verbündete, sondern es rüsteten auch die nordischen Reiche, auf Veranlassung des Kaisers Paul, um ihm die Herrschaft zur See zu entreissen. Aber es liess sich dadurch nicht beirren. Auf die Mittheilung der Verträge vom 16. und 18. Decbr. 1800 zwischen Russland, Schweden und Dänemark, und Russland und Preussen, zur Aufrechthaltung der Grundsätze der bewaffneten Neutralität von 1780, antwortete das englische Cabinet durch ein Embargo auf russische, schwedische und dänische Schiffe. Lord Granville begleitete die Mittheilung dieser Maassregel an die schwedischen und dänischen Gesandten zu London mit einer Note, worin er erklärte: das neue Seerecht, welches man im Jahre 1780 begründen gewollt, und das man jetzt abermals ins Leben zu rufen versuche, sey eine Neuerung, welche die theuersten Interessen Englands verletze, und welcher Russland selbst schon durch die zu Anfang des gegenwärtigen Krieges mit Frankreich eingegangenen Verbindungen entsagt habe. Die Folgen waren: der Beitritt Dänemarks zu dem Offensiv-Tractat gegen England am 28. Februar und die die Feindseligkeiten eröffnende und schliessende Schlacht bei Kopenhagen am 2. April 1801; denn mit dem inzwischen eingetretenen Tode des Kaisers Paul löste jene Verbindung sich

von selbst auf, und in dem am 5/17. Juni mit seinem Nachfolger abgeschlossenen Vertrage, wahrte England vor allen Dingen den Grundsatz, dass feindliches Eigenthum auch am Bord neutralen Schiffes der Nehmung unterworfen sey. Einige Milderungen, die in Bezug auf den Begriff von Kriegscontrebande und das Recht der Anhaltung und Durchsuchung, namentlich convoyirter, neutraler Schiffe stipulirt wurden, waren mehr darauf berechnet, den Schein von Zugeständnissen abseiten Englands zu gewinnen, als dass sie durchgreifenden Werth gehabt hätten.

Dennoch lässt sich nicht behaupten, dass selbst England niemals den Grundsatz, dass freies Schiff freies Gut mache, anerkannt hätte. Verträge mit zwei Staaten besagen das Gegentheil; nämlich: der Vertrag von St. Germain, mit Frankreich, vom 24. Febr. 1677, und die Verträge mit Holland vom 17. Febr. 1668, 1. Decbr. 1674 und 6. Febr. 1716. Wir erwähnen ihrer hier nur beiläufig, ohne auf die Untersuchung einzugehn, ob durch sie eine Regel des Völkerrechtes bestätigt, oder, gegen die Regel, ein ausnahmsweises Verhältniss vertragsmässig festgestellt worden ist. Der Eine wie die Anderen sind durch die späteren Kriege wieder aufgehoben, und es würde vergebliche Mühe seyn, für die Feststellung dessen, was künftig Rechtens seyn soll, Etwas daraus herleiten, oder die Bekämpfung dessen, was dagegen gesagt ist, unternehmen zu wollen. Nehmen wir die Sachlage vielmehr so, wie sie beim Ausbruche des Revolutionskrieges von amerikanischen Staatsmännern betrachtet worden ist. In einer Depesche des Hrn. Jefferson, damals Staatssecretärs für auswärtige Angelegenheiten, an den nordamerikanischen Bevollmächtigten zu Paris, Hrn. Morris, vom 16. Aug. 1793 heisst es unter Anderem: „Hr. Genet (der französische bevollmächtigte Minister) hat noch aus einem andern Grunde sich beschweren zu müssen geglaubt, nämlich: weil die Engländer französisches Gut aus amerikanischen Schiffen nehmen, was, wie er sagt, gegen das Völkerrecht sey, und von uns nicht geduldet werden dürfe. Bei uns gilt es aber, im Gegentheil, als ein von Alters her feststehender Grundsatz des Völkerrechtes, dass Freundes Gut auf feindlichem Schiffe frei, feindliches Gut auf Freundes Schiffe dagegen gute Prise ist. Die Unannehmlichkeiten dieses Grundsatzes, der zur Folge hat, dass Kauffahrtei-Schiffe

zur See angehalten, untersucht, durchwühlt, aus ihrem Cours gebracht werden, hat jüngst verschiedene Mächte veranlasst, sich vertragsmässig dagegen zu schützen und statt dessen festzustellen, dass frei Schiff frei Gut und unfrei Schiff unfrei Gut machen solle*); eine Regel, die im Gewinn und Verlust keine Aenderung hervorbringt, wohl aber für den Handel weniger drückend ist. Wie weit sie angenommen ist, hängt nun von den Verträgen ab, auf die sie sich gründet, und insofern bildet sie besondere Ausnahmen von dem allgemeinen Völkerrecht. Bei uns ist das in unseren Verträgen mit Frankreich, Holland und Preussen der Fall, und französisches Eigenthum am Bord nordamerikanischer Schiffe wird von den beiden letztgenannten Mächten nicht genommen. Unser Wunsch ist es, ein Gleiches mit allen anderen Völkern zu vereinbaren. Dazu bedarf es aber auch deren Einwilligung, und bis das geschieht, haben sie ein Recht, nach dem allgemeinen Grundsatz zu verfahren, ohne dass die Franzosen Ursache haben, sich darüber zu beschweren.“

Den 6. April 1854.

*) Eine Selbstfolge des Ersteren ist das Letztere gewiss nicht, und in den von der bewaffneten Neutralität aufgestellten Regeln ist auch nicht die Rede davon; irren wir nicht, so haben nur die Ver. Staaten Nord-Amerikas sie vertragsmässig angenommen.

VI.

Wir haben gesagt: um eine Umgestaltung des Völkerrechts, oder vielleicht richtiger: um eine allseitige Feststellung und Anerkennung völkerrechtlicher Grundsätze, im Sinne der Freiheit neutraler Schifffahrt, herbeizuführen, müsse von neuen Grundlagen ausgegangen werden; wir meinen indessen damit keine anderen als diejenigen, auf welchen die ganze englische Handels-, Schifffahrts- und Colonial-Politik seit Huskisson, im Gegensatz zu der bis dahin geltenden, gebaut ist. Allerdings ist dabei nicht zu übersehen, dass die frühere Politik keineswegs in England allein vorherrschte; blicken wir nur auf die noch bestehenden Differentialzoll - Gesetze und das Colonial - System Spaniens, Frankreichs, Hollands, überhaupt der meisten europäischen Staaten; auf das Gelüste nach solchen selbst in einem grossen Theile von Deutschland, so dass die neue Machtstellung, welche die Bewegungen von 1848 bei uns hervorrufen sollten, von einer zahlreichen Partei schon um deswillen sehnüchtig herbeigewünscht wurde, weil sie sich die Erreichung einer deutschen Navigations-Acte davon verhiess. Nicht mit Unrecht setzen deshalb die englischen Schriftsteller den anscheinend freisinnigen Grundsätzen, mit welchen die französischen Machthaber für einen *Code maritime du dix-neuvième siècle* hervortraten, die Ausnahmen entgegen, auf welche deren eigene Vorfechter bestanden. Hr. Hauterive, französischer Unter-Staatssecretair im Jahre 1800, schilderte in einer eigenen Abhandlung (*de l'état de la France, à la fin de l'an VII.*) die Leiden, welche der Seehandel durch die englische Uebermacht erdulde, und

schlug zur Abhülfe folgende Mittel vor: 1) Abschaffung der Kaperei und Anerkennung der Territorial-Hoheit der Flagge auf neutralen Schiffen; 2) völlige Freiheit der Schifffahrt in Friedenszeiten, jedoch mit Ausnahme des Küstenhandels und des Handels der Colonieen mit dem Mutterlande. Das war, wovon ein anderer französischer Schriftsteller (*Considérations sur l'admission des navires neutres aux colonies françaises en temps de guerre*, 1779) gesagt hatte: C'est qu'à chaque révolution de guerre le commerce des colonies passe aux négocians étrangers, pour revenir à chaque révolution de paix aux négocians français, comme une balle de jeu de paume revient au joueur — und das war gerade, was die Engländer nicht wollten. Dass sie, und sie allein im Stande waren, dem System durch Gewalt der Waffen Geltung zu verschaffen, das setzte sie dem Groll und Hass aller übrigen Nationen aus; dass sie bei ihren ausgedehnten Besitzungen das System in so grosser Ausdehnung durchführten, das zog ihnen auch alle nachtheiligen Folgen desselben in solchem Maasse und so lange zu, bis sie sich entschliessen mussten, trotz vielhundertjähriger Vorurtheile für dessen Vortrefflichkeit, ihm freiwillig zu entsagen. „Es wird allgemein angenommen — sagte Hr. Huskisson in seiner Rede vom 12. Mai 1826 — dass der Versuch, unsere nordamerikanischen Colonieen ohne ihre Zustimmung zu besteuern, die einzige Ursache ihrer Losreissung vom Mutterlande war; erforschen wir aber die ganze Geschichte des Zeitraumes von 1663 bis 1773 genau, so wird es uns klar genug werden, dass, wie sehr jener Versuch der Besteuerung dazu beigetragen haben mag, den Ausbruch zu beschleunigen, die Mine doch schon lange gelegt war, und zwar durch die gewaltsamen und erbitternden Maassregeln des Mutterlandes, um die schärfsten Verordnungen und grössten Plackereien unserer Colonial- und Navigations-Gesetze mit einer ungeeigneten und stets gesteigerten Strenge durchzuführen.“ — In ähnlicher Weise spricht sich Bancroft, in seiner Geschichte der nordamerikanischen Freistaaten aus. Nachdem er die Nachtheile jener Gesetze für sein Vaterland dargelegt, fügt er hinzu: „Noch schädlicher waren sie für England, durch den Einfluss auf die Verbindung zwischen den Colo-

nieen und dem Mutterlande. Damit Verbindungen in der menschlichen Gesellschaft dauerhaft seyen, müssen sie sich gegenseitig entsprechen und gegenseitig Vorthail bringen. Im vorliegenden Fall war das Gesetz von dem einen Theil gemacht, um den andern zu fesseln und beruhte auf ungerechten Grundlagen. Als das Recht des Stärkeren aufgestellt, konnte es nicht länger dauern, als die Uebermacht sich erhielt. Es verwandelte den Handel, der ein Band des Friedens seyn sollte, in eine Quelle erbitterter Feindseligkeit und streuete die Aussaat des Bürgerkrieges.“

Wir haben es mit den staatswirthschaftlichen Folgen der Navigations-Acte, mit ihrem Einfluss auf Handel und Schiffahrt hier nicht zu thun, wie ja dieses Gesetz überhaupt nicht Vorwurf unserer jetzigen Erörterung ist. Wir sind aber davon ausgegangen, dass die völkerrechtlichen Grundsätze, die wir beseitigt zu sehen wünschen, Ausfluss derselben Grundquelle, Früchte desselben Geistes sind, aus welchen das Gesetz hervorgegangen, und so wird es nicht ungeeignet seyn, auch von dieser Seite her zu erinnern, wie wenig gerechtfertigt die Lobpreisungen seiner Vertheidiger waren, und die Analogie in den Folgen jener völkerrechtlichen Theorie nachzuweisen. Eines umständlichen Eingehens in die Gründe gegen die Navigations-Acte, die ja deren Aufhebung vor wenigen Jahren herbeigeführt haben, bedarf es begreiflich nicht. Wenn aber Lord Liverpool (Vorrede zu Discourse etc. S. XXI) mit Stolz darauf hinweis't, wie unter dem Einfluss derselben die britische Rhederei sich zu einer Schiffszahl von 17,295 Fahrzeugen, von 1,666,481 Tonnen Tragfähigkeit erhoben habe, und hinzufügt: „das ist gewiss die grösste kaufmännische Marine, die jemals einer einzelnen Nation angehört hat; sie ist die Grundlage und Stütze unserer Kriegs-Marine und folglich die unserer Macht zur See!“ — was würde er sagen, wenn er sähe, dass 1853, zwei Jahre nach Aufhebung jenes Maritime Charter, wie Sir Josiah Child die Navigations-Acte zu nennen liebte, in den britischen Häfen, mit Ausschluss der Küstenfahrer und der Schiffe in Ballast: 18,232 Schiffe unter britischen Flagge, von 4,515,207 Tons angekommen und 18,259 von 4,551,498 Tons ausgelaufen sind, ausserdem

aber in der Küstenschifffahrt zwischen Grossbritannien und Irland und zwischen den einzelnen britischen und irischen Häfen 132,624 Schiffe von 12,820,745 Tons in der Ankunft und 145,533 Schiffe von 13,493,804 Tons in der Ausfahrt beschäftigt waren! Was würde er ferner sagen, wenn er, im dritten Jahre nach Aufhebung der Navigations-Acte, und zwar ohne Hülfe von Matrosenpresserei, Flotten ausgerüstet und bemannt sähe, wie England sie noch nicht entsendet hat, während zugleich die kaufmännische Rhederei in höchster Blüthe steht! Haben sich demnach die Grundansichten einer solchen Autorität, wie die des Lord Liverpool, nach der einen Seite hin als durchaus irrig erwiesen, so ist es wenigstens nicht unwahrscheinlich, dass sie es, bei demselben Ausgangspunkte, auch nach der andern Seite hin sind, und für diese Voraussetzung finden wir sogleich eine wesentliche Unterstützung in den Angaben eines nicht minder eifrigen Vertheidigers, sowohl der Colonial- und Schifffahrts-Gesetze, als des Völker-Seerechtes Englands — wir meinen den Verfasser des *War in disguise*. Dieser berechnet (S. 79 ff.) dass, trotz aller Umwege und Unkosten, welche es erforderte, um einer Condemnation vor englischen Prisengerichten zu entgehen, dennoch die Erzeugnisse der feindlichen Colonieen 40 bis 45 pCt. billiger als die der englischen nach dem Mutterlande geschafft wurden, ja, dass wenn man die Convoyekosten für letztere besonders berechne, der Aufschlag für sie beinahe vier Mal so viel betrage wie für jene; er weist ferner nach, wie, neben der niedrigeren Versicherungs-Prämie unter neutraler Flagge, auch die Gefahr umgangen werde, die Versicherung wegen falscher Angabe über das Eigenthum annullirt zu sehen, wobei er sich freilich bitter darüber beklagt, dass es Engländer geben könne, die Verpflichtungen, welche das Gesetz nicht anerkenne, gewissermaassen wie Ehrenschnlden heilig hielten und auch die Policen auf Feindesgut honorirten.

Das von dem Verfasser angerathene Mittel, um dem Uebel von Grund aus abzuhelpen, besteht in der Rückkehr zu der Regel von 1756, welche jeden Verkehr Neutraler mit feindlichen Colonieen für unrechtmässig erklärte; er vergisst nur, dass, wenn es möglich gewesen wäre, dieselbe aufrecht zu erhalten, man

nicht davon abgegangen seyn würde. War es aber nicht möglich, sie aufrecht zu erhalten zu einer Zeit, als jede Colonie während des Friedens für jeden Fremden ein verschlossenes Land war, als die Eröffnung derselben für Neutrale während des Krieges wie eine Vertheidigungsmaassregel des Feindes erscheinen musste, so ist leicht einzusehen, dass man jetzt nicht darauf zurückkommen kann, wo dieses Verhältniss aufgehört hat; wo der directe Handel mit fremden Colonieen jedermänniglich offen steht, wo namentlich England Differentialzoll-System nebst Navigations-Acte über Bord geworfen hat, nicht aus Grossmuth oder Nächstenliebe, sondern aus der durch die Erfahrung in vollstem Maasse bestätigten Einsicht, dass alle angeblichen Vortheile derselben gegen die weit überwiegenden Nachtheile nicht in Betracht kämen. Die Veränderung hat ihren Grund einfach darin, dass man von der Ansicht, als ob der eigene Vortheil im Handel durch die Ausschliessung oder Beschränkung des Andern gefördert werde, zu der übergegangen ist, dass jede Erleichterung, jede Erweiterung und Ausdehnung des Handels ihn nach allen Seiten hin fruchtbarer und segensreicher mache. Ist das an sich wahr, so ist es gewiss in Krieges- nicht minder als in Friedenszeiten wahr, ja, mehr noch als in diesen in jenen, wo es der Leiden so viel mehrere zu heilen giebt. Die Uebertragung dieser neuen Ansichtswise vom Frieden auf den Krieg, von der Volkswirthschaft und Handelspolitik auf das Völkerseerecht würde aber einfach in Annahme der Regel liegen: Freiheit der neutralen Schifffahrt und des unter ihrer Flagge fahrenden Gutes.

Ist das im Princip richtig, so muss es auch in der Anwendung richtig seyn; wenigstens haben wir nie die Ansicht Derer zu theilen vermocht, die sich der Ausführung eines an sich wahren, aber unbequemen Grundsatzes dadurch entziehen wollen, dass sie ihn für unpraktisch erklären. Indessen ist es auch gar nicht schwer, nachzuweisen, wie Praxis und Theorie hier Hand in Hand gehn würden. Knüpfen wir unsere Bemerkungen an diejenigen, welche Lord Liverpool zu den Tractaten mit Holland von 1668–1674 gemacht hat, in welchen die Freiheit feindlichen Gutes unter holländischer Flagge zugestanden war. Er bezeichnet sie als in ihren Folgen äusserst verderblich

(of the most fatal consequence) für den Handel und die Macht Grossbritanniens; weil, wenn dieses sich im Frieden befinde und seine Nachbarn im Kriege, es keinen Vortheil daraus ziehen könne, da seine Rhederei kaum für die Ansprüche des eigenen Seehandels ausreiche; sey es aber im Kriege und seine Nachbarn im Frieden, so würde den Anstrengungen seiner Flotten ein grosser Theil der verdienten Früchte entzogen; als allgemeinen Grundsatzes des Völkerrechtes bedürfe Grossbritannien desselben nicht, da es im Kriege seine Schifffahrt zu schützen mächtig genug sey, und seinen Kaufleuten kämen die Vortheile desselben nicht zu Gute, da in den meisten Fällen die englischen Gesetze ihnen die Benutzung fremder Frachtfahrer untersagten. — Dieser letztere Grund fällt nun schon durch die erfolgte Aufhebung jener Gesetze weg, und, um bei ihm zuerst stehen zu bleiben, möchten wir fragen: ob es für England gleichgültig sey, in einem dereinstigen Kriege, etwa mit den Ver. Staaten, seine Goldsendungen aus Australien unter neutraler Flagge mit Sicherheit kommen lassen zu können? ob auch jetzt noch, wo die Zahl seiner Schiffe, die die Meere durchkreuzen, sich so stark vermehrt, wo der Werth ihrer Ladungen sich so bedeutend erhöht, wo die Entfernungen, die sie aufsuchen, sich so weit ausgedehnt haben, ob auch jetzt noch England sich für stark genug halte, denselben überall einen ausreichenden Schutz zu gewähren? ob es glaube, dass es der dazu erforderlichen Anstrengungen und Kosten und der dennoch unvermeidlichen Verlüste werth sey, um einen Grundsatz aufrecht zu erhalten, der dem von ihm, England selbst, im friedlichen Handel anerkannten, der den Wünschen aller anderen handeltreibenden Völker widerspreche, — oder ob, bei so veränderter Sachlage, der grössere Vortheil im Nachgeben liege? Ja, wir fragen: ob es glaubt, dass es im Stande seyn würde, seinen Grundsatz im Widerspruch gegen die Wünsche aller anderen Völker zu behaupten, ohne seinen besten Hülfquellen tiefes, vielleicht unheilbares Verderben zu bereiten? Erinnern wir nur an die Verlüste, welche in früheren Kriegen amerikanische Kaper dem englischen Handel beigebracht haben, und wie das künftig seyn wird, wenn wir Kaper gar mit Dampfkraft ausgerüstet sehn. Privatkanerei ist

freilich noch eine besondere Frage; es ist aber nicht zu erwarten, dass eine dieser Fragen ohne gleichzeitige Erledigung aller anderen bleibend beseitigt werden könne.

Dass bei allem solchen Widerstreiten, wo es sich um ein Nachgeben handelt, der Ehrenpunkt wesentlich in Betracht kommt, ist einleuchtend. Um so wichtiger ist der gegenwärtige Augenblick, wo, wie schon angedeutet, eine Verständigung eintreten kann, ohne dass eine Partei durch Nachgeben ihrer Ehre und Würde das Geringste vergebe. England würde jetzt unter allseitigem Beifall thun, was es doch nur thäte in eben so wohlverstandenen eigenen Interesse wie es bei Aufhebung seiner Navigations-Acte gehandelt hat, wenn es die Freiheit der neutralen Flagge, die Freiheit des Handels unter neutraler Flagge, als Grundsatz des Völkerrechtes in dem Sinne und Maasse anerkennt, wie es demselben so eben ausnahmsweise Geltung gewährt hat. Ein Congress, der sodann tractatenmässig und dauernd feststellte, was zwischen den Völkern in diesen Fragen Rechtens seyn soll, würde gewiss von dem Segenszurufe aller begleitet werden.

Den 11. April 1854.

Anhang.

Amtliche Actenstücke

in Bezug auf

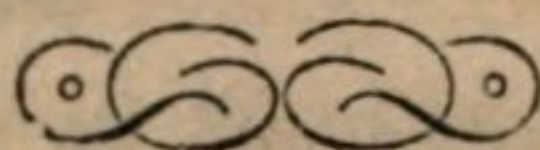
Schifffahrt und Handel

während des Krieges

zwischen

England-Frankreich und Russland.

1854.



(Ursprünglich gesammelt durch Veranstaltung der hamburgischen Commerz-
Deputation.)

Anhang.

Amliche Actenstücke

in Bezug auf

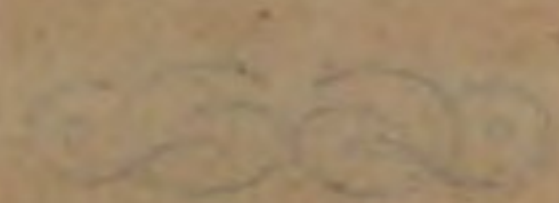
Schiffahrt und Handel

während des Krieges

zwischen

England-Frankreich und Russland

1854.



(Ersichtlich gesammelt durch Veranstaltung der Bundessächsischen (Commis-
sion.)

Grossbritannien.

Proclamation, in Betreff der Ausfuhr von Kriegscontrebande.

N^o 1. Victoria, R.

Whereas by the Customs Consolidation Act, 1853, section 150, certain goods may, by Proclamation or Order of Her Majesty in Council, be prohibited either to be exported or carried coastwise; and whereas we, by and with the advice of our Privy Council, deem it expedient and necessary to prohibit the goods hereinafter mentioned either to be exported or carried coastwise; we, by and with the advice aforesaid, do hereby order and direct, that from and after the date hereof, all arms, ammunition and gunpowder, military and naval stores, and the following articles, being articles which we have judged capable of being converted into, or made useful in increasing the quantity of, military or naval stores — that is to say, marine engines, screw propellers, paddle wheels, cylinders, cranks, shafts, boilers, tubes for boilers, boiler plates, fire bars, and every article, or any other component part of an engine or boiler, or any article whatsoever which is, can, or may become applicable for the manufacture of marine machinery, shall be, and the same are hereby prohibited either to be exported from the United Kingdom, or carried coastwise.

Given at our Court, at Buckingham Palace, this 18th day of February, in the year of our Lord 1854, and in the 17th year of our reign.

N^o 2. Declaration, die neutrale Schifffahrt betreffend.

Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, having been compelled to take up arms in support of an ally, is desirous of rendering the war as little onerous as possible to the Powers with whom she remains at peace.

To preserve the commerce of neutrals from all unnecessary obstruction, her Majesty is willing, for the present, to waive a part of the belligerent rights appertaining to her by the law of nations.

It is impossible for her Majesty to forego the exercise of her right of seizing articles contraband of war, and of preventing neutrals from bearing the enemy's despatches, and she must maintain the right of a belligerent to prevent neutrals from breaking any effective blockade which may be established with an adequate force against the enemy's forts, harbours, or coasts.

But her Majesty will waive the right of seizing enemy's property laden on board a neutral vessel, unless it be contraband of war.

It is not her Majesty's intention to claim the confiscation of neutral property, not being contraband of war, found on board enemy's ships, and her Majesty further declares that, being anxious to lessen as much as possible the evils of war, and to restrict its operations to the regularly organised forces of the country, it is not her present intention to issue letters of marque for the commissioning of privateers.

Westminster, March 28, 1854.

N^o 3 a—c. Cabinets-Ordres in Betreff der Nehmung russischer Schiffe und Güter.

At the Court at Buckingham Palace, the 29th day of March, 1854.

Present—The Queen's Most Excellent Majesty in Council.

Her Majesty having determined to afford active assistance to her ally, his Highness the Sultan of the Ottoman empire, for the protection of his dominions against the encroachments and unprovoked aggression of his Imperial Majesty the Emperor of all the Russias, her Majesty, therefore, is pleased, by and with the advice of her Privy Council, to order, and it is hereby ordered, that general reprisals be granted against the ships, vessels, and goods of the Emperor of all the Russias, and of his subjects or others inhabiting within any of his countries,

territories, or dominions, so that her Majesty's fleets and ships shall and may lawfully seize all ships, vessels, and goods belonging to the Emperor of all the Russias or his subjects, or others inhabiting within any of his countries, territories, or dominions, and bring the same to judgment in such Courts of Admiralty within her Majesty's dominions, possessions, or colonies, as shall be duly commissioned to take cognisance thereof. And to that end her Majesty's Advocate-General, with the Advocate of her Majesty in her Office of Admiralty, are forthwith to prepare the draft of a commission, and present the same to her Majesty at this Board, authorising the Commissioners for executing the office of Lord High Admiral to will and require the High Court of Admiralty of England, and the Lieutenant and Judge of the said Court, his Surrogate or Surrogates, as also the several Courts of Admiralty within her Majesty's dominions, which shall be duly commissioned to take cognisance of, and judicially proceed upon, all and all manner of captures, seizures, prizes, and reprisals of all ships, vessels, and goods, that are or shall be taken, and to hear and determine the same; and, according to the course of Admiralty, and the law of nations, to adjudge and condemn all such ships, vessels, and goods, as shall belong to the Emperor of all the Russias or his subjects, or to any others inhabiting within any of his countries, territories, or dominions; and they are likewise to prepare and lay before her Majesty, at this Board, a draft of such instructions as may be proper to be sent to the said several Courts of Admiralty in her Majesty's dominions, possessions, and colonies, for their guidance herein.

From the Court at Buckingham Palace, this 29th day of March, 1854.

Cranworth, C.	Abercorn.	Ernest Bruce.
Granville, P.	Aberdeen.	Sydney Herbert.
Argyll, C. P. S.	Clarendon.	J. R. G. Graham.
Newcastle.	Drumlanrig.	Steph. Lushington.
Breadalbane.	Mulgrave.	W. E. Gladstone.
Lansdowne.	J. Russell.	Wm. Molesworth.

N^o 3 b.

At the Court at Buckingham Palace, the 29th day of March, 1854.

Present — The Queen's Most Excellent Majesty in Council.

Her Majesty being compelled to declare war against his Imperial Majesty, the Emperor of all the Russias, and being desirous to lessen as much as possible the evils thereof, is pleased, by and with the advice of her Privy Council, to order, and it is hereby ordered, that Russian merchant vessels, in any ports or places within her Majesty's dominions shall be allowed until the 10th day of May next, six weeks from the date hereof, for loading their cargoes and departing from such ports or places; and that such Russian merchant vessels, if met at sea by any of her Majesty's ships, shall be permitted to continue their voyage, if, on examination of their papers, it shall appear that their cargoes were taken on board before the expiration of the above term. Provided that nothing herein contained shall extend, or be taken to extend, to Russian vessels having on board any officer in the military or naval service of the enemy, or any article prohibited or contraband of war, or any despatch of or to the Russian Government.

And it is hereby further ordered by her Majesty, by and with the advice of her Privy Council as aforesaid, that any Russian merchant vessel which, prior to the date of this order, shall have sailed from any foreign port bound for any port or place in her Majesty's dominions, shall be permitted to enter such port or place and to discharge her cargo, and afterwards forthwith to depart without molestation, and that any such vessel, if met at sea by any of her Majesty's ships, shall be permitted to continue her voyage to any port not blockaded.

And the Right Hon. the Lords Commissioners of her Majesty's Treasury, the Lords Commissioners of the Admiralty, and the Lord Warden of the Cinque Ports, are to give the necessary directions herein as to them may respectively appertain.

C. C. Greville.

N^o 3 c.

At the Court of Buckingham Palace, the 29th day of March, 1854.

Present—The Queens Most Excellent Majesty in council.

It is this day ordered by her Majesty, by and with the advice of her Privy Council, that no ships or vessels belonging to any of her Majesty's subjects be permitted to enter and clear out for any of the ports of Russia until further order; and her Majesty is further pleased to order that a general embargo or stop be made of all Russian ships and vessels whatsoever, now within, or which shall hereafter come into, any of the ports, harbours, or roads, within any of her Majesty's dominions, together with all persons and effects on board the said ships or vessels; provided, always, that nothing herein contained shall extend to any ships or vessels specified or comprised in a certain order of her Majesty in Council, dated this twenty-ninth day of March, for exempting from capture or detention Russian vessels under special circumstances; her Majesty is pleased further to order, and it is hereby ordered, that the utmost care be taken for the preservation of all and every part of the cargoes on board any of the said ships or vessels, so that no damage or embezzlement whatever be sustained; and the Right Hon. the Lords Commissioners of her Majesty's Treasure, the Lords Commissioners of the Admiralty, and the Lord Warden of the Cinque Ports, are to give the necessary directions herein as to them may respectively appertain. C. C. Greville.

N^o 4. Schreiben des Ministeriums des Auswärtigen, betr. die Verschiffung russischer Erzeugnisse aus neutralen Häfen.

Foreign-office, 25th March, 1854.

Sir, — I am directed by the Earl of Clarendon to state to you, that since his Lordship had the pleasure of seeing, on the 20th inst., the deputation of merchants connected with the trade with Russia, his Lordship has further considered the question put to him by the deputation whether Russian produce brought over the frontier by land to Prussian ports, and shipped thence by British or neutral vessels, will be subject to seizure by Her

Majesty's cruisers, and to subsequent confiscation in the High Court of Admiralty.

Lord Clarendon conceives that the question will turn upon the true ownership of, or the interest or risk in, and the destination of, the property which may be seized or captured; and that neither the place of its origin nor the manner of its conveyance to the port whence it was shipped will be decisive, or even in most cases of any real importance.

Such property, if shipped at neutral risk, or after it has become bona fide neutral property, will not be liable to condemnation, whatever may be its destination; if it should still remain enemy's property, notwithstanding it is shipped from a neutral port, and in a neutral ship, it will be condemned, whatever may be its destination; if it be British property, or shipped at British risk, or on British account, it will be condemned, if it is proved to be really engaged in a trade with the enemy, but not otherwise. The place of its origin will be immaterial, and if there has been a bona fide and complete transfer of ownership to a neutral (as by purchase in the neutral market), the goods will not be liable to condemnation, notwithstanding they may have come to that neutral market from the enemy's country, either overland or by sea.

Lord Clarendon has, however, to observe that circumstances of reasonable suspicion will justify capture, although release and not condemnation may follow; and that ships with cargoes of Russian produce may not improbably be considered, under certain circumstances, as liable to capture, even though not liable to condemnation.

I am Sir, your most obedient humble servant,

H. U. Addington.

Nº 5. Verhandlung im Unterhause und Erklärung des General-Anwalts über den Verkauf russischer Schiffe an Neutrale und die Verladung russischer Producte in neutralen oder britischen Schiffen. (30. März 1854.)

Mr. Headlam asked whether, upon a Russian vessel being sold to avoid a capture and purchased bona fide by a neutral

having notice of the cause of the sale, the sale would be recognised by the British fleet, in the event of the vessel continuing to be navigated by a Russian crew, or in the event of the vessel after the sale being navigated by a fresh crew of neutrals?

The Attorney-General: In answer to the first question, I beg to say that the view I take is this — that the sale of a Russian ship to a neutral for the purpose of avoiding capture, if it were a bona fide transaction, would undoubtedly be protected by law. The hon. and learned gentleman asks the question generally, and also with reference to the circumstance that a vessel thus sold might continue to be navigated by a Russian crew. If the transaction were really bona fide, I think that would not make any difference, although it might rise a suspicion as to the bona fides.

Mr. T. A. Mitchell said that, before putting the question of which he had given notice, it was necessary he should state that, about 10 days ago, a deputation from the Russian trade waited upon the Secretary for Foreign Affairs, and, in consequence of that interview, they received a letter from the Foreign-office, dated the 25th of March, which distinctly intimated that the right of search would be claimed with regard to neutral vessels. By the declaration issued on the 28th of March, three days afterwards, however, that right of search with regard to neutrals appeared to be waived. He therefore wished to know whether the letter of the Foreign-office, or the declaration, would be acted upon by her Majesty's government; and he begged to ask whether the declaration published in the Gazette of Tuesday, the 28th day of March, that „her Majesty will waive the right of seizing enemy's property laden on board a neutral vessel, unless it be contraband of war“ was to be understood to apply also to British property in the same position, or shipped by British vessels, and to include freedom from seizure on the arrival of the goods in this country, as well as during the transit; and what articles would come under the head of „contraband of war,“ and be thus liable to seizure? He might observe that great doubts existed as to what articles were contraband of war.

The Attorney-General said he would endeavour to give the best reply he could to the question of his hon. friend. He

thought the hon. gentleman misapprehended, in some degree, the effect of the recent declaration. It was never intended to give up — nor did that declaration give up — the right of searching neutral vessels. It was impossible to give up that right, and this country still maintained its right to search and to seize vessels which carried enemy's despatches or articles contraband of war. The declaration gave up the right to seize, in neutral vessels, goods which, by the common law of nations, it was the right of belligerents to search for and seize. So far the declaration waived and abandoned that right. With reference to the question, what was contraband of war, he really could not undertake to answer it off hand. It was one of the most difficult and complicated questions that arose out of the law of nations, occupying of itself a very considerable portion of any treatise on that law. He might, however, generally place contraband of war under two heads — first, articles, which from their nature were applicable directly to the purposes of war — such as arms and ammunition; and, secondly, articles that were capable of being applied indirectly to the purposes of war, by enabling the maintenance of hostilities, such as provisions. As to the question whether Russian produce in British vessels would be free from molestation it was plain that, by the law of nations and by the law of the land, the subjects of belligerent powers had no right to claim any such immunity. Russian produce, however, purchased before the commencement of hostilities, and so become bona fide the property of British subjects, or having been so purchased from neutrals who had bona fide obtained the property in it of their own right, would not come within the prohibition which applied to property purchased from the actual enemy.

N^o 6. Anzeige des britischen Consulats zu St. Petersburg an den Grafen Nesselrode, in Betreff des von der englischen Regierung gegen die Handels-Schiffahrt zu beobachtenden Verfahrens.

St.-Pétersbourg, le 1er avril 1854 n. st.

Monsieur le comte,

Le 20 du mois de mars courant n. st., une députation de personnes intéressées dans le commerce avec la Russie, s'est

présentée à Londres chez lord Clarendon, secrétaire d'État britannique pour les affaires étrangères, afin de s'enquérir de la ligne de conduite que le Gouvernement Anglais adopterait, dans l'éventualité d'une guerre, par rapport à ce commerce et aux propriétés des Russes dans la Grande-Bretagne; cette ligne de conduite devant, selon eux, régler en majeure partie celle du Gouvernement Russe envers les sujets britanniques et leur propriété en Russie.

Lord Clarendon a répondu, que la députation ne devait pas ignorer, qu'un grand nombre de questions lui avaient récemment été adressées au sujet de la loi en vigueur pour des cas de cette nature, et qu'il ne pouvait donner d'autre réponse qu'en citant ce que prescrit actuellement la loi, en se fondant sur sa propre autorité légale; mais qu'il pria ces messieurs d'être parfaitement persuadés, que le désir anxieux du gouvernement britannique était de mitiger autant que possible les calamités de la guerre, et de ne pas causer des pertes gratuites aux individus.

Sa seigneurie a dit de plus, qu'une fois la guerre déclarée, le gouvernement de S. M. avait l'intention de notifier que les vaisseaux russes dans les ports britanniques auraient six semaines pour charger leurs cargaisons et opérer leur départ, et que les*) vaisseaux russes rencontrés en mer pourraient continuer leur voyage, si après un examen de leurs papiers, il était constaté que leurs cargaisons ont été embarquées avant l'expiration du terme indiqué dans la notification.

*) Der Zweifel, ob darunter russische Schiffe überhaupt, oder nur solche zu verstehen seyen, die aus englischen Häfen kommen? ist, laut folgender Nachricht, in letzterem Sinne gelöst worden: „Paris, d. 20. Mai. Der Marineminister Ducos hat wegen der auf der englischen Flotte in der Ostsee entstandenen Zweifel, ob die den russischen Schiffen gewährte sechswöchentliche Frist nach der Kriegs-Erklärung, um aus den feindlichen Häfen nach Russland zurückzukehren, auch auf die aus neutralen Häfen kommenden russischen Schiffe Anwendung finden soll, in Uebereinstimmung mit der englischen Admiralität die Interpretation erlassen, dass obige Frist blos für die aus englischen und französischen Häfen ausgelaufenen russischen Schiffe nöthig ist.“ Vgl. Hamb. unp. Corresp. v. 23. Mai.

Lord Clarendon a encore ajouté que les sujets russes dans la Grande-Bretagne ne seront molestés, ni dans leurs personnes, ni dans leur propriété, et qu'ils pourront continuer à y résider en parfaite sécurité, du moment qu'ils se conformeront aux lois et ne se livreront pas à des actes qui sont défendus aux sujets britanniques.

Cependant, le gouvernement de S. M. britannique se réserve le droit de leur retirer ces privilèges, en cas qu'on n'observât pas la même ligne de conduite à l'égard des sujets britanniques en Russie.

Quant à ce qui concerne la propriété britannique, qui se trouve encore en Russie et qui pour différentes causes n'a pu encore être exporté de ce pays, lord Clarendon a dit que le principe d'après lequel on accorderait des privilèges était encore soumis à examen, et qu'on en agirait dans un esprit libéral, chaque fois qu'on acquerrait la preuve qu'une transaction a été conclue de bonne foi (*bonâ fide*).

Me conformant aux instructions de lord Clarendon, j'ai l'honneur de faire cette communication, à V. Exc. et suis, etc., etc.

Signé:

Eastland de Michele,

Consul de S. M. britannique, à St.-Petersbourg,
et dans ses dépendances.

A. S. Exc. M. le comte

de Nesselrode,

Chancelier de l'Empire.

N^o 7. Zollverfügung in Betreff der Ausfuhr von Schiffsbau- und Kriegsmaterial.

In der Börsenhalle vom 8. April d. J. werden folgende specielle Verfügungen, die Ausfuhr von Schiffsbau-Material und anderen Kriegsartikeln betreffend, mitgetheilt, die wir nach dem genannten Blatte wiedergeben, da uns das Original derselben nicht zu Gesicht gekommen:

London, den 5. April. Der Zollbehörde ist vom Schatzamt die Weisung zugefertigt, um dieselbe in den Stand zu setzen, mit mehr Sicherheit die Ausfuhr von Schiffsbau-Material und anderer nicht für Kriegszwecke bestimmten Kriegsartikel

zu gestatten, von den Verschiffern sich Bonds ausstellen zu lassen, welche folgende Specificationen enthalten sollen: 1) Die Beschreibung des verschifften Artikels; — 2) den Bestimmungshafen; — 3) die Namen der Personen, für welche die Güter bestimmt sind; — 4) den Zweck, für welchen sie verwendet werden sollen; — 5) wenn zum Schiffsbau, der Name des Erbauers und der Name der Person, für welche das Schiff gebaut wird, und die Fahrt, für welche es bestimmt ist.

Die Verbindlichkeit dieser Bonds erlischt nur mit Einreichung eines Certificats des britischen Consuls am Bestimmungshafen, dass die besagten Güter gelandet und die Angaben des Bonds erfüllt worden.

Ferner hat das Schatzamt der Zollbehörde unterm 24. März brieflich angezeigt, dass Kupfer, Roheisen, Stangen-Eisen, Hanf, Flachs, Pech, Theer, Harz, Terpentin und Werg bis auf Weiteres ohne Ausstellung dieser Bonds ausgeführt werden dürfen.

N^o 8. Erklärung des Gen. Procurators im Unterhause, in Betreff des Ankaufs russischer Schiffe.

(6. April 1854.)

Mr. Hutt asked whether the bonâ fide sale of a Russian vessel to a British subject, since the declaration of war, but within six weeks of that event, will be regarded by the British government as a legitimate transaction?

The Solicitor-General said that, generally speaking, it was objectionable that questions involving difficult points of law, which might possibly come before the legal tribunals, should be asked of the law officers in that house. — But he had not the slightest objection to state the best opinion he had. Any sort of traffic or sale of goods between the subjects of belligerents, after a declaration of war, was of course prohibited. But having regard to the fact, that by her Majesty's declaration, six weeks were allowed to Russian vessels to leave the ports of this country, and also to those that had cleared out from Russian ports before the declaration of war, he thought the license would extend to the bonâ fide disposal of a Russian vessel, being in a

British port, or on her way to it, antecedent to a declaration of war. Consequently, he thought the case put by the hon. gentleman would be an authorised and legal transaction.

N^o 9. Cabinets-Ordre in Betreff des Aufenthalts russischer Schiffe in britischen Häfen.

At the Court at Buckingham Palace, the 7th day of April, 1854.

Present—The Queen's Most Excellent Majesty in Council.

Her Majesty being compelled to declare war against his Imperial Majesty, the Emperor of All the Russias, and being desirous to lessen as much as possible the evils thereof, is pleased by and with the advice of her Privy Council, to order, and it is hereby ordered, that Russian merchant vessels which, at the time of the publication of this order, shall be in any ports or places in her Majesty's Indian territories, under the government of the East India Company, or within any of her Majesty's foreign or colonial possessions, shall be allowed 30 days from the time of the publication of this order in such Indian territories, or foreign or colonial possessions, for loading their cargoes and departing for such ports or places; and that such Russian merchant vessels, if met at sea by any of her Majesty's ships shall be permitted to continue their voyage, if, on examination of their paper, it shall appear that their cargoes were taken on board before the expiration of the above term. Provided that nothing herein contained shall extend, or be taken to extend, to Russian vessels having on board any officer, in the military or naval service of the enemy, or any article prohibited or contraband of war, or any despatch of or to the Russian government.

And it is hereby further ordered by her Majesty, by and with the advice of her Privy Council as aforesaid. that any Russian merchant vessel which, prior to the 29th day of March now last past, shall have sailed from any foreign port, bound for any port or place in any of her Majesty's Indian territories, or foreign or colonial possessions, shall be permitted to enter such port or place, and to discharge her cargo, and afterwards

forthwith to depart without molestation; and that any such vessel, if met at sea by any of her Majesty's ships, shall be permitted to continue her voyage to any port not blockaded.

And the Right Hon. the Lords Commissioners of her Majesty's Treasury, the Lords Commissioners of the Admiralty, and her Majesty's Principal Secretary of State for War and the Colonies, the Right Hon. the Commissioners for the Affairs of India, and all governors, officers. and authorities, whom it may concern, in her Majesty's East Indian, foreign, and colonial possessions, are to give the necessary directions herein as to them may respectively appertain. C. C. Greville.

N^o 10 a—c. Circulare des Schatz-Amtes an die Zollbehörden, in Betreff der Ausfuhr von Kriegscontrebande.

Treasury-chambers, April 17. 1854.

Gentleman, — I am commanded by the Lords Commissioners of Her Majesty's Treasury to transmit herewith, for your information and guidance, copy of a letter from the Clerk of the Council in Waiting, and of an Order in Council, with reference to the granting of permission for the exportation of articles prohibited by the order of the 18th February last.

I am also to state that their Lordships are pleased to authorize you to permit the articles adverted to in the Order in Council to be carried coastwise to ports in the United Kingdom, and also to be exported to places abroad situated within the geographical limits described in the Order in Council, in all cases in which you shall not see reason to suspect the existence of a clandestine intention to transmit the articles to places other than those indicated by the applicants.

You will observe that a Bond is in all cases to be taken from the persons exporting the articles that they shall be landed and entered at the port of destination, and my Lords desire that the Exporters may be informed that they will be expected to obtain and transmit to the Commissioners of Customs, within the period named in the Bond (which will be fixed by you), Certificates of Landing and Entry, as follows — namely: —

In the case of the United Kingdom. — From the Collector, or other principal Officer of Customs.

In the case of a British Possession abroad. — From the Collector of Customs, Governor, or other constituted authority.

In the case of Foreign Ports. — From the British Consul or Consular Agent, or, if there should be no such Functionary under the hand of the Chief Magistrate, or other Principal National Public Functionary there.

My Lords desire that you will take the requisite steps to secure the due fulfilment of the conditions of the Bond, in conformity with the regulations above described; and that you will consider these instructions as superseding all former directions which have been given on the subject.

I am, Gentlemen, your obedient servant,

C. E. Trevelyan.

The Commissioners of Customs.

N^o 10 b.

Council-office, Whitehall, April 13. 1854.

Sir, — I am directed by the Lord President of the Council to transmit to you, for the information of the Lords Commissioners of Her Majesty's Treasury, an authenticated copy of an order of the Lords of Her Majesty's Most Hon. Privy Council, with reference to the granting of permission for the Exportation of Articles prohibited by Her Majesty's Order in Council of the 18th of February last.

The Lords of the Council are of opinion that, within the geographical limits assigned by this Order, permission should still be granted by the Lords Commissioners of Her Majesty's Treasury for the Exportation of such articles, upon taking a Bond from the persons exporting such prohibited articles that they shall be landed and entered at the Port of destination; but in all other cases application for permission to export such Articles must be made to the Lords of the Council, who will consider each case on political grounds, and will transmit to the Lords Commissioners of Her Majesty's Treasury an Order of the Privy

Council, authorizing the Officers of Her Majesty's Customs to permit such Export upon taking a similar Bond from the Shippers which Bond will be completed in the same manner now in use.

I have the honour to be, &c.,

To the Secretary to Treasury.

N^o 10 c.

At the Council Chamber, Whitehall, April 11th, 1854,
by the Lords of Her Majesty's most honorable Privy Council.

The Lords of the Council having taken into consideration certain applications for leave to export Arms, Ammunition, Military and Naval Stores, &c., being Articles of which the Exportation is prohibited by Her Majesty's Proclamation of February 18th, 1854.

Their Lordships are pleased to order, and it is hereby ordered, that permission should be granted by the Lords Commissioners of Her Majesty's Treasury to export the Articles so prohibited to be carried Coastwise to Ports in the United Kingdom, and likewise to all places in North and South America, except the Russian Possessions in North America; to the Coast of Africa, West of the Straits of Gibraltar, and round the South and East Coast of Africa; to the whole Coast of Asia, not within the Mediterranean Sea or the Persian Gulf, and not being part of the Russian Territories; to the whole of Australia; and to all British Colonies within the limits aforesaid, upon taking a Bond from the persons exporting such prohibited Articles that they shall be landed and entered at the Port of destination, and that all further permission to export such Articles to other Ports of the World be only granted upon application to the Lords of the Council at this Board. C. C. Greville.

N^o 11. Erklärung des auswärtigen Amtes, betreffend die Ausfuhr russischer Producte über neutrale Häfen.

Sir, — I take the liberty of forwarding you the enclosed communication, received from Lord Clarendon, in answer to the following questions submitted to his Lordship on the ult. respecting the overland trade with Russia: —

„When war is declared between this country and Russia, will the purchase of Russian produce become illegal and liable to seizure in its overland transit viâ Prussia?

„Further, — Will it be lawfull for English merchants to purchase Russian produce from a subject of a neutral State; and would such purchases be liable to seizure and confiscation in their transit from such neutral State to this country?

„Is it, or is it not, an evasion of the blockade to receive goods overland viâ Prussia?

Trusting you will consider his Lordship's reply to these questions of sufficient importance for insertion in your valuable journal, I am, Sir, your obedient servant,

Henry Weston Elder.

Foreign-Office, April 12.

„Sir, — I am directed by the Earl of Clarendon to acknowledge the receipt of your letter of the 11th ult., in which, on behalf of yourself and other parties interested in the Russian trade, you request information on certain points connected with the overland trade with Russia.

„I am to state to you, in reply, that Russian produce brought overland into Prussia, and shipped at a Prussian port for this country, would be liable to seizure, unless it should be bonâ fide neutral property, and that, although a British subject cannot trade with an enemy through a neutral, or make a neutral his agent for the purpose of such trade, it will be lawful for an English merchant to purchase Russian produce from a neutral subject resident or trading in a neutral State, and the goods so purchased would be safe in their transit from such neutral State to this country, provided the goods were bonâ fide the property of the neutral at the time of the purchase.

„It will be equally illegal for a British subject to trade with the enemy, whether he sends or receives the goods by sea or overland, and whether a blockade of the enemy's ports does or does not exist.

„I am, Sir, your most obedient humble servant,

E. Hammond.

„Mr. H. W. Elder, 7, Commercial-place, City-road.“

N^o 12. Cabinets-Ordre in Betreff des neutralen Seehandels.

At the Court at Windsor, the 15th day of April, 1854.

Present, the Queen's Most Excellent Majesty in Council.

Whereas her Majesty was graciously pleased, on the 28th day of March last, to issue her Royal Declaration in the following terms: —

Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, having been compelled to take up arms in support of an ally, is desirous of rendering the war as little onerous as possible to the powers with whom she remains at peace.

To preserve the Commerce of Neutrals from all unnecessary obstruction, her Majesty is willing, for the present, to waive a part of the belligerent rights appertaining to her by the law of nations.

It is impossible for her Majesty to forego the exercise of her rights of seizing articles contraband of war, and of preventing neutrals from bearing the enemy's despatches, and she must maintain the right of a belligerent to prevent neutrals from breaking any effective blockade which may be established with an adequate force against the enemy's forts, harbours, or coasts.

But her Majesty will waive the right of seizing enemy's property laden on board a neutral vessel, unless it be contraband of war.

It is not her Majesty's intention to claim the confiscation of neutral property, not being contraband of war, found on board enemy's ships; and her Majesty further declares that, being anxious to lessen as much as possible the evils of war, and to restrict its operations to the regularly organised forces of the country, it is not her present intention to issue letters of marque for the commissioning of privateers.

Now it is this day ordered, by and with the advice of her Privy Council, that all vessels under a neutral or friendly flag, being neutral or friendly property, shall be permitted to import into any port or place in her Majesty's dominions all goods and merchandise whatsoever, to whomsoever the same may belong, and to export from any port or place in her Majesty's dominions

to any port not blockaded any cargo or goods, not being contraband of war, or not requiring a special permission, to whomsoever the same may belong.

And her Majesty is further pleased, by and with the advice of her Privy Council, to order, and it is hereby further ordered that, save and except only as aforesaid, all the subjects of her Majesty and the subjects or citizens of any neutral or friendly State shall and may, during and notwithstanding the present hostilities with Russia, freely trade with all ports and places wheresoever situate, which shall not be in a state of blockade, save and except that no British vessel shall under any circumstances whatsoever, either under or by virtue of this Order, or otherwise, be permitted or empowered to enter or communicate with any port or place which shall belong to or be in the possession or occupation of her Majesty's enemies.

And the Right Hon. the Lords Commissioners of her Majesty's Treasury, the Lords Commissioners of the Admiralty, the Lord Warden of the Cinque Ports, and her Majesty's Principal Secretary of State for War and the Colonies, are to give the necessary directions herein as to them may respectively appertain.

C. C. Greville.

N^o 13. Cabinets-Ordre, eine Ausdehnung der Verfügung vom 29. März hinsichtlich der Reisen russischer Schiffe enthaltend.

At the Court of Windsor, the 15th day of April, 1854.

Present, the Queen's Most Excellent Majesty in Council.

Whereas by an Order of her Majesty in Council, of the 29th of March last, it was, among other things, ordered, that any Russian merchant vessel which, prior to the date of this Order shall have sailed from any foreign port, bound for any port or place in her Majesty's dominions, shall be permitted to enter such port or place and to discharge her cargo, and afterwards forthwith to depart without molestation; and that any such vessel, if met at sea by any of her Majesty's ships, shall be permitted to continue her voyage to any port not blockaded.

And whereas her Majesty, by and with the advice of her

said Council, is now pleased to alter and extend such part of the said Order, it is hereby ordered, by and with such advice as aforesaid, as follows — that is to say, that any Russian merchant vessel which, prior to the 15th day of May, 1854, shall have sailed from any port of Russia situated either in or upon the shores or coasts of the Baltic Sea or of the White Sea, bound for any port or place in her Majesty's dominions, shall be permitted to enter such lastmentioned port or place and to discharge her cargo, and afterwards forthwith to depart without molestation; and that any such vessel, if met at sea by any of her Majesty's ships, shall be permitted to continue her voyage to any port not blockaded.

And her Majesty is pleased, by and with the advice of aforesaid, further to order, and it is hereby further ordered, that in all other respects her Majesty's aforesaid Order in Council, of the 29th day of March last, shall be and remain in full force, effect and operation.

And the Right Hon. the Lords Commissioners of her Majesty's Treasury, the Lords Commissioners of the Admiralty, and the Lord Warden of the Cinque Ports, are to give the necessary directions herein as to them may respectively appertain.

C. C. Greville.

**N^o 14. Cabinets-Ordre enthaltend weitere Bezeichnung von Kriegs-
contrebände.**

At the Council-Chamber, Whitehall, the 24th day of April, 1854.

By the Lords of Her Majesty's Most Honorable Privy Council.

The Lords of the Council, having taken into consideration certain applications for leave to export various articles, of which the exportation is prohibited by Her Majesty's Proclamation of the 18th February, 1854, are pleased to order, and it is hereby ordered, that the officers of Her Majesty's Customs do not hereafter prevent the export of any articles except only —

Gunpowder, Salpetre, and Brimstone,

Arms and Ammunition,

Marine Engines and Boilers, and the component parts thereof.

And that such last-named articles be prohibited from export, only when destined to any place in Europe north of Dunkirk or to any place in the Mediterranean Sea east of Malta; and that the officers of Her Majesty's Customs do permit the export of the said enumerated articles to any other part of the world, upon taking, from the persons exporting the same, a bond that they shall be landed and entered at the port of destination.

Whereof the Lords Commissioners of Her Majesty's Treasury, and officers of Her Majesty's Customs, and all other persons whom it may concern, are to take notice and govern themselves accordingly. C. C. Greville.

F r a n k r e i c h.

N^o 15 a—b. **Decrete in Bezug auf Kriegscontrebande.**

Napoléon,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut:

Vu l'art. 34 de la loi du 17 décembre 1814,

Vu l'ordonnance du 18 janvier 1817,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances et de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Avons décrété et décrétons ce qui suit:

Art. 1. Sont prohibées la sortie et la réexportation d'entrepôt des objets désignés dans le tableau annexé au présent décret.

Toutefois, des exceptions à cette disposition pourront être accordées, en raison des destinations, par notre ministre secrétaire d'Etat des finances.

A l'égard des exportations et réexportations qui seront ainsi exceptionnellement autorisées, la destination, lorsqu'elles auront lieu par mer, sera garantie par des acquits-à-caution qui devront être déchargés par les agents consulaires de France.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances et notre ministre secrétaire d'Etat de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, sont chargés de l'exécution du présent décret, qui aura son effet à partir du jour où la publication en sera faite par les préfets de la manière prescrite par l'ordonnance du 18 janvier 1817.

Fait au palais des Tuileries, le 24 février 1854.

Napoleon.

Par l'Empereur:

Le ministre secrétaire d'Etat au département
des Finances.

Bineau.

Le ministre secrétaire d'Etat au département
de l'agriculture, du commerce et des
travaux publics,

P. Magne.

Tableau des objets dont la sortie et la réexportation d'entrepôt sont prohibées, sauf les exceptions qui pourront être autorisées par le ministre des finances.

1. Armes de guerre de toute sorte;
2. Plomb, soufre, poudre, salpêtre, pierres à feu, capsules de poudre fulminante, bois de fusil, projectiles et autres munitions de guerre de toute sorte;
3. Effets d'habillement, de campement, d'équipement et de harnachement militaire;
4. Chevaux;
5. Bâtiments à voiles et à vapeur, machines et parties de machines propres à la navigation, agrès et appareils de navires et tous autres objets bruts ou confectionnés de matériel naval et militaire.

Arrêté par le ministre des finances pour être annexé au décret impérial du 24 février 1854.

Le ministre des finances,

Bineau.

N^o 15 b.

Napoleon,
Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut:

Vu l'art. 34 de la loi du 17 décembre 1814;

Vu l'ordonnance du 18 janvier 1817;

Vu le décret du 24 février 1854;

Sur le rapport de nos ministres secrétaires d'Etat aux départements de la guerre et des finances,

Avons décrété et décrétons ce qui suit:

Art. 1. Les dispositions de notre décret du 24 février dernier, qui prohibe la sortie et la réexportation des objets désignés dans le tableau y annexé, sont étendues au nitrate de soude.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui aura son effet à partir du jour où la publication en sera faite par les préfets de la manière prescrite par l'ordonnance du 18 janvier 1817.

Fait au palais des Tuileries, le 16 avril 1854.

Napoleon.

Par l'Empereur:

Le ministre secrétaire d'Etat au département des finances,

Bineau.

N^o 16. Ministerial-Erklärung über den Abzug russischer Schiffe aus französischen Häfen.

Rapport a l'Empereur.

Sire,

Votre Majesté voulant concilier les intérêts du commerce avec les nécessités de la guerre, a décidé que, même après l'ouverture des hostilités, il convient de protéger encore aussi

largement que possible, les opérations engagées de bonne foi et en cours d'exécution avant la guerre.

C'est dans cette pensée que j'ai l'honneur de soumettre à Votre Majesté un projet de déclaration qui accorde aux navires de commerce russes un délai de six semaines pour sortir des ports français. Cette déclaration assure, en même temps, à ces navires, la possibilité de se rendre directement au port de destination, sans qu'ils soient, dans l'intervalle, susceptibles d'être capturés.

Quant aux Français qui ont en ce moment des navires russes en chargement pour leur compte dans les ports de la Russie, j'aurais désiré que les lois de la guerre eussent permis de les autoriser à faire venir en France ces bâtiments. Mais il aurait fallu accorder pour le retour une immunité qui aurait eu pour conséquence de laisser le pavillon de l'ennemi naviguer sans danger pendant un temps presque illimité.

Au surplus, ils n'auront d'autre sacrifice à s'imposer qu'un transbordement sur des navires ne portant pas le pavillon russe.

Je suis avec respect,

Sire,

De Votre Majesté,

Le très-humble et très-obéissant serviteur et fidèle sujet,

Drouyn de Lhuys.

Approuvé :

Napoleon.

Paris, le 27 mars 1854.

Déclaration.

Art 1er. Un délai de six semaines, à partir de ce jour, est accordé aux navires de commerce russes pour sortir des ports français.

En conséquence, les navires de commerce russes qui se trouvent actuellement dans nos ports, ou ceux qui, étant sortis des ports russes antérieurement à la déclaration de guerre, entreront dans les ports français, pourront y séjourner et compléter leur chargement jusqu'au neuf mai inclusivement.

Art. 2. Ceux de ces navires qui viendraient à être capturés par les croiseurs français, après leur sortie des ports de l'Empire, seront relâchés, s'ils établissent, par leurs papiers de bord, qu'ils se rendent directement à leur port de destination, et qu'ils n'ont pu encore y parvenir.

Le ministre des affaires étrangères,
Drouyn de Lhuys.

Approuvé :

Napoléon.

Paris, le 27 mars 1854.

N^o 17. Ministerial-Erklärung in Betreff der neutralen Schifffahrt.

Rapport a l'Empereur.

Sire,

A une époque où les relations maritimes et les intérêts commerciaux occupent une si large place dans l'existence des peuples, il est du devoir d'une nation qui se trouve contrainte à faire la guerre de prendre les mesures nécessaires pour en adoucir autant que possible les effets, en laissant au commerce des peuples neutres toutes les facilités compatibles avec cet état d'hostilité auquel ils cherchent à demeurer étrangers.

Mais il ne suffit pas que les belligérants aient la pensée intime de respecter toujours les droits des neutres; ils doivent de plus s'efforcer de calmer, par avance, ces inquiétudes que le commerce est toujours si prompt à concevoir, en ne laissant planer aucun doute sur les principes qu'ils entendent appliquer.

Un règlement sur les devoirs des neutres pourrait paraître une sorte d'atteinte à la souveraineté des peuples qui veulent garder la neutralité; une déclaration spontanée des principes auxquels un belligérant promet de conformer sa conduite semble, au contraire, le témoignage le plus formel qu'il puisse donner de son respect pour les droits des autres nations.

C'est dans cette pensée qu'après m'être concerté avec le gouvernement de Sa Majesté Britannique, j'ai l'honneur de sou-

mettre à la haute approbation de Votre Majesté la déclaration suivante.

Je suis avec respect,

Sire,

de Votre Majesté,

le très-humble et très-obéissant serviteur et fidèle sujet,
Drouyn de Lhuys.

Approuvé :

Napoléon.

Paris, le 29 mars 1854.

Déclaration relative aux neutres, aux lettres de marque, etc.

S. M. l'Empereur des Français, ayant été forcée de prendre les armes pour secourir un allié, désire rendre la guerre aussi peu onéreuse que possible aux puissances avec lesquelles elle demeure en paix.

Afin de garantir le commerce des neutres de toute entrave inutile, Sa Majesté consent pour le présent à renoncer à une partie des droits qui lui appartiennent comme puissance belligérante, en vertu du droit des gens.

Il est impossible à Sa Majesté de renoncer à l'exercice de son droit de saisir les articles de contrebande de guerre, et d'empêcher les neutres de transporter les dépêches de l'ennemi. Elle doit aussi maintenir intact son droit, comme puissance belligérante, d'empêcher les neutres de violer tout blocus effectif qui serait mis, à l'aide d'une force suffisante, devant les forts, les rades ou côtes de l'ennemi.

Mais les vaisseaux de Sa Majesté ne saisiront pas la propriété de l'ennemi chargée à bord d'un bâtiment neutre, à moins que cette propriété ne soit contrebande de guerre.

Sa Majesté ne compte pas revendiquer le droit de confisquer la propriété des neutres trouvée à bord des bâtiments ennemis.

Sa Majesté déclare en outre que, mue par le désir de diminuer autant que possible les maux de la guerre et d'en restreindre les opérations aux forces régulièrement organisées de l'Etat, elle n'a pas pour le moment l'intention de délivrer des lettres de marque pour autoriser les armements en course.

**N^o 18. Ministerial-Erklärung, betreffend die Reisen russischer
Schiffe nach französischen Häfen.**

Rapport à l'Empereur.

Sire,

Les ports russes de la mer Baltique et de la mer Blanche se trouvaient encore pris par les glaces au moment où la déclaration de guerre entre les deux pays est intervenue; je propose, en conséquence, à Votre Majesté de décider, conformément au principe consacré par sa déclaration du 27 mars dernier, que les bâtimens russes partis des ports russes de la Baltique et de la mer Blanche, avant le 15 mai prochain, à destination d'un port de France ou d'Algérie, pourront librement accomplir leur voyage, décharger leurs cargaisons, et retourner ensuite vers un port de Russie non bloqué, ou vers un port neutre. Le gouvernement de Sa Majesté Britannique a pris de son côté une décision analogue.

Je propose également à Votre Majesté d'autoriser les gouverneurs des colonies françaises à accorder un délai d'un mois à partir du jour où ses ordres leur seront parvenus, à tous les bâtimens russes qui s'y trouveraient à cette époque, ou qui y entreraient dans ce délai, pour charger ou décharger leurs cargaisons et retourner librement dans les ports non bloqués de leur pays ou dans des ports neutres. Les mêmes facilités ont été concédées aux bâtimens russes dans les ports des colonies anglaises.

Si Votre Majesté agréé ces propositions, je la prie de vouloir bien mettre son approuvé au bas de ce rapport.

Je suis avec respect,

Sire,

De Votre Majesté,

Le très-humble, très obéissant serviteur et fidèle sujet,

Drouyn de Lhuys.

Approuvé :

Napoléon.

Paris, le 15 avril 1854.

R u s s l a n d.

N^o 19. Bekanntmachung in Betreff der neutralen Schifffahrt auf der Donau.

Par sa déclaration, datée du 9 (21) novembre de l'année passée, le commandant en chef des troupes Impériales a fait connaître les dispositions prises, d'ordre de S. M. l'Empereur, au sujet du commerce et de la navigation des bâtiments neutres sur le Danube.

Actuellement, prenant en considération que la libre exportation des céréales, telle qu'elle a été pratiquée jusqu'ici, pourrait devenir préjudiciable, vu les besoins de l'armée et l'incertitude des prochaines récoltes, il a été jugé nécessaire de prendre les mesures suivantes:

1. L'exportation par mer, des ports de Valachie et de Moldavie, des céréales et de la viande, est prohibée à dater du 7 (19) mars.

2. L'exportation des céréales et de la viande en amont du Danube, et par les frontières de la Transylvanie et de la Bucovine, étant moins considérable et ne pouvant avoir les mêmes conséquences que celle qui a lieu par mer, est permise et ne subira aucune entrave.

3. Les règles établies par la déclaration, du 9 (21) novembre 1853, sur l'obligation des capitaines, de s'abstenir de toute communication avec la rive droite, sous peine de séquestre des bâtiments, devront être observées et maintenues dans toute leur étendue.

Bukharest, 3. Mars 1854.

Le Commandant en chef des troupes Impériales.

N^o 20. Verfügungen in Betreff zollamtlicher Abfertigungen.

Das Departement des auswärtigen Handels bringt hiermit zur Kenntniss der Kaufmannschaft, dass die Zollämter von Polangen, Tauroggen und Jurburg Befehl erhalten haben: 1) zur

Beförderung an die Zollämter von St. Petersburg, Moskau und Riga alle diejenigen ausländischen Waaren zuzulassen, die in diesen letztgenannten Aemtern bereinigt werden dürfen, selbst wenn deren Einfuhr auch, nach dem Tarif, durch jene Grenzämter nicht gestattet wäre; und 2) zur möglichsten Beschleunigung des Landtransportes derjenigen ausländischen Waaren, die von jenen Grenzzollämtern nach den Zollämtern der Ostseehäfen oder nach dem Moskauer Amte bestimmt sind, auf sämtliche Waaren-Colli nur äussere Plomben anzulegen, ohne die Waaren mit doppeltem Umschlage zu versehen, wie solcher, nach den Zoll-Verordnungen, für nicht besichtigte Waaren verlangt wird.

Petersburg, den 5. April 1854.

N^o 21. Bekanntmachung des Finanzministeriums, betreffend die Behandlung englischer und französischer Unterthanen, ihrer Schiffe und Güter.

In Folge der erhaltenen Nachricht des von England und Frankreich an Russland erklärten Krieges, hält das Finanzministerium es für seine Pflicht, diejenigen Massregeln zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, welche die Kaiserliche Regierung bei dieser Gelegenheit, rücksichtlich der englischen und französischen Unterthanen, ihrer Kauffahrttheischiffe und ihres Eigenthums beobachten wird.

In Berücksichtigung der Bekanntmachungen der englischen und französischen Regierungen hat die Kaiserliche Regierung, bei dem aufrichtigen Wunsche, die zerstörenden Wirkungen des Krieges nach Möglichkeit für Privatpersonen zu beseitigen, folgende Regeln festgestellt:

Den englischen und französischen in unseren Häfen befindlichen Kauffahrttheischiffen wird eine sechswöchentliche Frist zur Einnahme ihrer Ladungen und zum ungehinderten Absegeln ins Ausland gestattet. Diese Frist wird in den Häfen des Schwarzen, Asowschen und Baltischen Meeres vom 25. April

d. J., in den Häfen des Weissen Meeres aber vom Tage der Navigations-Eröffnung an gerechnet werden.

Ausnahmsweise, und zwar Kriegsrücksichten halber, werden die beiden englischen Schiffe „Anna Maclister“ und „William Broderick“, von denen sich das erstere in Kronstadt, das letztere aber in Reval befindet, bis auf Weiteres zurückbehalten werden. Diese Schiffe sollen keinesweges der Confiscation unterzogen, und in der Folge, sobald die Umstände nur irgend die Möglichkeit dazu bieten, freigelassen werden.

Denjenigen englischen und französischen Schiffen, die nach ihrem Auslaufen aus unseren Häfen auf dem Meere russischen Kreuzern begegnen, wird von diesen, auch selbst nach Ablauf des bestimmten Termins, gestattet werden, ihre Fahrt fortzusetzen, sobald es sich nur aus der Beprüfung der Schiffsdokumente ergibt, dass die auf solchen Schiffen befindlichen Ladungen noch vor Ablauf des obenerwähnten Termins eingenommen worden sind.

Das Eigenthum englischer und französischer Unterthanen auf Schiffen neutraler Nationen, wird von unseren Kreuzern als unantastbar angesehen werden. Englische und französische Waaren unter neutraler Flagge werden, selbst wenn sie englischen oder französischen Unterthanen angehören sollten, ohne Hindernisse von unserer Seite zur Einfuhr in unsere Häfen, nach allgemeiner Grundlage des Tarifs, zugelassen werden. Ausserdem wird auch das Eigenthum von Unterthanen neutraler Mächte, das auf feindlichen Schiffen gefunden werden sollte, der Confiscation nicht unterzogen werden.

Im Uebrigen aber versteht es sich von selbst, dass die neutrale Flagge nicht als Schutz für solche Ladungen und Gegenstände dienen wird, die nach dem Völkerrechte als Kriegs-Contrebande betrachtet werden; daher denn auch die Schiffe, auf denen sich solche Contrebande vorfinden sollte, von unseren Kreuzern aufgebracht und als gesetzliche Seeprise werden betrachtet werden, in Ueberstimmung mit der am 27. November v. J. schon erlassenen Bekanntmachung des Finanz-Ministeriums.

Während die kaiserliche Regierung ihre sämtlichen Handelshäfen für die Kauffahrttheischiffe neutraler Nationen offen

läset, kann sie jedoch keine Verantwortlichkeit auf sich nehmen für allen Schaden und Verlust, den solche Schiffe durch die Kriegsoperationen erleiden dürften.

Schon im Monat October des vorigen Jahres machte der Finanz-Minister, in Folge der damals verbreiteten Kriegsgerüchte, im Namen Sr. Majestät des Kaisers, den Mitgliedern der beim petersburger Hafen handelnden englischen Kaufmannschaft bekannt, dass selbst im Fall eines Krieges, sie weder für sich noch für ihr Eigenthum etwas zu befürchten hätten, und dass sie auf den Schutz, dessen sie bisher genossen, auch fernerhin bauen dürften. Eines solchen Schutzes und einer solchen Sicherheit, sowohl für die Person als auch für ihr Vermögen, werden sämtliche grossbritanische und französische Unterthanen, ohne Rücksicht auf den Stand, dem sie angehören, in Russland im vollen Masse geniessen, insofern sie sich, bei ruhiger Befassung mit ihren Geschäfts-Angelegenheiten, den bestehenden Gesetzen unterwerfen und aller, durch diese untersagten Handlungen enthalten werden.

St. Petersburg, den 6. (18.) April 1854.

Das Finanzministerium.

N^o 22. Mittheilung des J. d. St. Petersburg über die Wegnahme russischer Schiffe durch englische Kreuzer.

St.-Pétersbourg, 14 April 1854.

La presse européenne avait accordé un légitime tribut d'éloges à la manière libérale dont le Gouvernement Ottoman c'est comporté envers le pavillon marchand russe, en s'abstenant d'user à son égard, pendant un temps donné après la déclaration de guerre, des rigueurs autorisées par le droit maritime.

Nous apprenons que l'Angleterre, qui se glorifie de propager en Turquie les doctrines libérales, n'a pas tenu à honneur de ne point rester, sous ce rapport, en arrière des disciples qu'elle y a formés. L'appât du gain paraît avoir été trop puissant pour lui permettre d'imiter l'exemple des Turcs; aussi les croiseurs anglais, dans leur impatience à réaliser des bénéfices, ce sont-

ils mis, immédiatement après avoir eu connaissance de la déclaration de guerre, à courir sus à nos bâtiments de commerce, et pour le faire avec plus de facilité, ils se servent d'une ruse qui consiste à arborer le pavillon russe ou celui d'une puissance neutre.

Voici quelques faits, qui résultent des renseignements parvenus à notre connaissance.

Le 31 mars (v. st.) à l'aube du jour et en vue de Sevastopol, quoiqu'à une distance assez éloignée du port, se montra un vapeur de guerre battant pavillon autrichien. Deux cabotiers russes faisaient voile au même moment pour Eupatorie. De ces deux navires, le steamer réussit à couper l'un dans sa course, le prit à la remorque et hissant aussitôt pavillon anglais s'éloigna avec sa prise; l'autre parvint à s'échapper. Mais l'éveil était donné; deux frégates, suivies plus tard de deux vapeurs russes, se lancèrent à la poursuite de l'ennemi, qui avait toutefois trop d'avance pour que nos bâtiments pussent avoir encore grande chance de réussite. Ils ne lui en ont pas moins donné une chasse opiniâtre et sont revenus après l'avoir obligé à abandonner le navire qu'il venait de capturer; il a cependant emmené l'équipage à son bord, à l'exception d'un seul homme, qui s'était caché à fond de cale.

Quelques coups de canon, dont l'initiative appartient aussi aux anglais, ont été échangés durant la chasse.

Le 27 mars, le navire hollandais le *Johannes* a rencontré, entre les îles de Gothland et d'Oesel, 5 vapeurs anglais, dont un sous pavillon russe. Le *Johannes* fut visité, et le capitaine apprit des Anglais qu'ils avaient déjà capturé un bâtiment russe.

Le 30 mars, la goëlette finlandaise l'*Alma* rencontra, près de Dageort, deux frégates à vapeur, dont l'une, s'approchant de la goëlette, hissa le pavillon de guerre russe. La frégate mit une chaloupe à la mer, et remplaça le pavillon russe par le pavillon anglais. Toutefois, la goëlette a eu bonne chance, et en a été quitte pour avoir subi la visite.

Le 3 avril, deux vapeurs sans pavillon, se sont approchés de la rade de Libau; comme ils n'ont point répondu aux signaux

qui leur ont été faits, il faut croire que c'étaient des bâtiments ennemis.

L'un d'eux avait été vu avant sous pavillon suédois.

La maison Schröder, de Riga, a reçu par estafette la nouvelle qu'un de ses bâtiments, l'Industrie, ayant un chargement de sel, a été capturé à la sortie de Memel, et expédié avec un officier et des matelots anglais, tandis que l'équipage russe a été retenu prisonnier à bord du capteur. Depuis, trois autres bâtiments, appartenant à la même maison, ont été également capturés.

Nous croyons devoir porter ces faits à la connaissance du public, et engager surtout les navigateurs à se tenir en garde contre l'usage que les croiseurs anglais font du pavillon russe, et de celui des nations neutres, pour atteindre plus facilement les navires marchands russes moyennant ce stratagème.

N^o 23 a. Verfügung wegen der neutralen Schiffe im Hafen von Odessa.

Odessa, den 23. April 1854.

1) Die gegenwärtig im Hafen von Odessa befindlichen Schiffe unter neutraler Flagge dürfen denselben nicht verlassen, so lange die feindliche Flotte im Angesicht der Stadt liegt.

2) Die Capitaine und Matrosen dieser Schiffe werden in einem Logis Schutz finden, welches, für diesen Zweck bestimmt, ausser dem Bereiche der Kugeln liegen wird, und wo sie sich dem Quarantaine-Reglement zu unterwerfen haben.

3) Die beladenen Schiffe sollen die Befugniss erhalten, ihre Ladungen in Magazinen zu hinterlegen, welche die Behörden ihnen zur Verfügung stellen werden.

4) Diejenigen Capitaine und Matrosen, welche sich des ihnen oben eingeräumten Rechtes nicht bedienen wollen, haben sich genau den Vorschriften des Hafen-Capitains zu fügen und werden, im Falle des Zuwiderhandelns, die Folgen des Kriegszustandes zu gewärtigen haben.

5) Abgesehen von dem Schutze, welcher den Capitainen, Matrosen und Ladungen unter neutraler Flagge angeboten worden,

sagen sich die Behörden im Voraus von jeder Verantwortlichkeit für die Sicherheit der Schiffe selbst los.

6) Alle Schiffe unter neutraler Flagge werden den Hafen ungehindert verlassen können, sobald sich der Feind entfernt haben wird.

N^o 23 b. Verfügung wegen des Schiffverkehrs an den Donaumündungen.

In Folge Auftrags Sr. Durchlaucht des Fürsten und Feldmarschalls Paskiewitsch theilt das unterfertigte Consulat der löblichen Quarantaine-Direction mit:

- 1) Dass auf Schiffe unter englischer und französischer Flagge Beschlagnahme zu legen ist.
- 2) Haben alle Schiffe neutraler Nationen binnen 8 Tagen mit Getreideladungen oder Savura in das Schwarze Meer auszulaufen.
- 3) Dasselbe gilt auch für die griechischen Schiffe.
- 4) Nach Ablauf dieses Termins sind die Schiffe befreundeter Staaten beim Einlaufen in die Donau verhalten, sich zu ihrer Sicherheit nach Braila an einen geeigneten Ort zu begeben.

Diese Verfügung hat die löbliche Direction sogleich zur allgemeinen Kenntniss zu bringen.

Galacz, den 14./26. April 1854.

Kola,
k. russischer Consul.

N^o 24. Circular-Erlass betr. die Vertheidigung von Finnland.

Laut Circular-Erlass des kaiserlichen Senats für Finnland an die General-Zollbehörde vom 20. März treten, mit Bezug auf die Vertheidigung Finnlands gegen feindliche Angriffe, in Rücksicht auf die Leuchtfeuer und sonstigen Seezeichen folgende Bestimmungen ein:

- 1) Alle Leuchtfeuer an der Küste Finnlands (mit Einschluss des Feuers zu Ekerö, welches für die Postverbindung mit

Schweden dient) sollen bis auf Weiteres nicht angezündet werden, jedoch mit Ausnahme der Norskärs- und Euskärs-Feuer im Bothnischen Meerbusen, welche wie bisher brennen, aber sobald ein feindliches Schiff in der Nachbarschaft erscheint, auch ausgelöscht werden sollen.

2) Die Lootsenstationen an der äussern Küste des finnischen Golfs und die innere Lootsenstation zu Forskala-Odde, wie auch diejenigen von Aland und Signilskär, sollen nach dem nächsten Platze innerhalb der Inseln oder nach der festen Küste verlegt werden, mit Ausnahme der Lootsen-Station zu Pellinde auf Glasholm, welche zum Pilotiren von Schiffen innerhalb der Inseln längs der Södra-Pellingen verbleiben soll. Gleichfalls sollen alle Lootsen nordwärts von Aland und längs der Küste des Bothnischen Meerbusens bis auf Weiteres auf ihren Stationen bleiben, vorausgesetzt, dass keines der feindlichen Schiffe dort erscheint, in welchem Falle sie gleich den übrigen Lootsen sich unverzüglich entfernen sollen.

3) Alle Baken und sonstige Seemarken an der äussern Küste und am Einlaufe des Meeres sollen aufgenommen werden, wie auch, falls der Director des Leuchtfeuer- und Lootsenwesens es zweckmässig findet, alle Seemarken und Baaken an beiden Seiten des Fahrwassers der inneren Lootsen-Station zu Forskala-Odde.

4) Sollte Hängo-Udd von den Feinden besetzt werden, so sollen nicht nur die Lootsen, sondern alle Seemarken im Jungfrunsund und an beiden Einläufen nach Pargas aufgenommen werden.

Der Director des Leuchtfeuer- und Lootsenwesens hat einen Bericht über die Ausführung der obigen Massregeln an die General-Zollbehörde einzusenden, damit das Weitere seiner Zeit veröffentlicht werden kann.

N^o 25. Bekanntmachung betr. Frist für englische und französische Schiffe.

In der am 7. (19.) April d. J. veröffentlichten Bekanntmachung des Finanz-Ministeriums hiess es, „dass den in unseren

Häfen befindlichen englischen und französischen Kauffahrttheischiffen eine sechswöchentliche Frist gestattet sei, während welcher sie ihre Ladungen einnehmen und ungehindert ins Ausland absegeln dürften; und dass Ausnahmsweise — und zwar Kriegsrücksichten halber — die beiden englischen Schiffe „Anna Maclister“ und „William Broderick“ einstweilen zurückbehalten werden müssten; dass diese Schiffe jedoch keineswegs der Confiscation unterzogen, sondern in der Folge, sobald die Umstände es nur irgend erlauben sollten, freigelassen werden würden.“

Demzufolge bringt das Finanz-Ministerium gegenwärtig zur allgemeinen Kenntniss, das die obgenannten zwei englischen Schiffe bereits zur freien Rückreise ins Ausland entlassen worden sind.

St. Petersburg, d. 12. (24.) Mai 1854.

Das Finanz-Ministerium.

O e s t e r r e i c h .

N^o 26.

Circulare der k. k. Central-Seebehörde an sämtliche Aemter und Organe der k. k. Hafen- und See-Sanitäts-Verwaltung, dann an alle k. k. Seeconsulate, betreffend den Handel mit
Contrebande.

Ueber eine von der k. k. Central-Seebehörde gestellte Anfrage rücksichtlich des in Absicht auf den Transport von Kriegscotrebande durch österreichische Handelsschiffe einzuhaltenden Verfahrens hat das hohe k. k. Handels-Ministerium mit Erlass vom 6. d. M. Z. 801 H. M. anzuordnen gefunden, dass bis zu der nahe bevorstehenden Hinausgabe einer die Rechte und Pflichten der Neutralen normirenden Vorschrift der österreichischen Regierung den österreichischen Handelscapitainen von Fall zu Fall zu schärfen sei, sich des Transportes jeder Gattung Kriegscotrebande — worunter aber Eisen, Stahl, Sensen, Mundvorrath und dgl. — unbeschadet des rücksichtlich mehrerer dieser Gegenstände gegen die türkischen Grenzprovinzen bestehenden Ausfuhrverbotes, vor der Hand nicht zu zählen sind — bei

Fahrten die nach Ländern der kriegführenden Theile gerichtet sind, zu enthalten, wobei denselben zugleich erinnert werden soll, dass sie im Falle der Nichtbeachtung dieser Warnung alle daraus etwa sich ergebenden Nachtheile sich selbst zuzuschreiben haben werden.

Hievon wird das k. k. Amt zu seiner Wissenschaft und mit dem Auftrage in Kenntniss gesetzt in vorkommenden Fällen die österreichischen Handelscapitaine und Schiffsführer im Sinne der vorstehenden Anordnung zu belehren.

Triest, den 12. April 1854.

Gutmannsthal.

N^o 27. Ministerial-Erlass betr. die in Handel und Schifffahrt während des jetzigen Krieges zu beobachtenden Grundsätze.

Aus Anlass des zwischen England, Frankreich und dem osmanischen Reiche einerseits und Russland andererseits ausgebrochenen Krieges werden hiermit in Folge Allerhöchster Genehmigung Seiner k. k. Apostolischen Majestät vom 23. Mai 1854 folgende Anordnungen bekannt gegeben, nach welchen sich sowohl sämtliche k. k. Civil- und Militärbehörden, als alle k. k. österreichischen Unterthanen zu richten haben:

1. Den k. k. Unterthanen wird die Annahme oder Benutzung von Kaperbriefen (lettres de marque) unter irgend welcher Form und Flagge, sowie jede wie immer geartete Betheiligung an der Führung, Bemannung oder Ausrüstung von Kapern untersagt. Wer dawider handelt, hat nicht nur keinen Schutz von Seite der k. k. Regierung zu erwarten, wenn er von einem andern Staate zur Strafe gezogen wird, sondern er soll auch von den k. k. Strafgerichten nach den für den Raub bestehenden Bestimmungen der österreichischen Strafgesetze behandelt werden, wobei die Annahme von Kaperbriefen als Versuch des Raubes zu betrachten ist.

2. Sollten fremde von einer der kriegführenden Mächte mit Markebriefen versehene Kaper vorkommen, so ist ihnen das Einlaufen in diesseitige Häfen, ausser im Falle dringender Seegefahr, nicht zu gestatten, und hat letzteren Falles die Be-

wachung und die Nöthigung zum schleunigsten Wiederauslaufen einzutreten.

3. Es ist verboten, auf Schiffen unter österreichischer Flagge Truppen der kriegführenden Staaten zu transportiren oder den Letzteren Gegenstände, welche nach dem allgemeinen Völkerrechte oder besonders allgemein kundgemachten Anordnungen der betreffenden fremden Regierungen als Kriegs-Contrabande gelten, zuzuführen.

Von solchen Gegenständen darf auf einem österreichischen Schiffe im Verkehre mit jenen Staaten nur soviel vorhanden sein, als zu dessen eigenem Gebrauche oder zu dessen Vertheidigung unumgänglich nöthig ist.

Wer gegenwärtiges Verbot übertritt, hat keinen Schutz bei eintretenden rechtmässigen Beschlagnahmen und Confiscationen von Seite der kriegführenden Staaten bei der k. k. österreichischen Regierung zu erwarten und auch noch eine angemessene Strafe zu gewärtigen.

4. Den österreichischen Schiffen ist das Einlaufen in solche Plätze und Häfen untersagt, die von einer der kriegführenden Mächte belagert, oder mit Aufstellung einer angemessenen Streitkraft thatsächlich blockirt sind, da sie sonst sich weder der Freiheit der neutralen Flagge zu erfreuen, noch eine Schutzleistung oder Verwendung von Seite der k. k. Regierung zu erwarten hätten.

5. Ausser diesem Falle sind die österreichischen Handelsschiffe nicht beschränkt, ungeachtet des bestehenden Krieges, ihren Handel und Verkehr mit den Häfen der im Kriege begriffenen Mächte fortzutreiben, und ebenso dürfen auch die Kauffahrttheischiffe der kriegführenden Staaten wie vorhin in alle österreichischen Häfen ungehindert einlaufen, sich darin nach Belieben aufhalten, Ausbesserungen vornehmen u. s. w. — insoferne sie dabei die bestehenden Gesetze und Anordnungen beobachten und ihr Benehmen den Regeln der Neutralität gemäss ist.

Hinsichtlich der Zulassung fremder Kriegsschiffe in den österreichischen Häfen bleibt es bei den Bestimmungen des Kriegsministerial-Erlasses vom 29. Jänner 1850 (Reichsgesetzblatt 1850, Nr. 40, S. 431).

6. In der billigen Erwartung, dass der neutrale österreichische Handel von den kriegführenden Mächten gehörig werde respectirt und dass die üblichen Befugnisse der Kriegführenden nur unter Beobachtung der allgemeinen völkerrechtlichen oder etwaigen vertragsmässigen Modalitäten werden ausgeübt werden, wird hiemit verordnet, dass die österreichischen Seefahrer sich auf offenem Meere der allfälligen Visitation von Seite der fremden Kriegsschiffe nicht widersetzen, sondern im Gegentheile die Documente, wodurch die neutrale Eigenschaft des Schiffes bewiesen wird, ohne Anstoss vorzeigen, deren keine in die See werfen, noch sonst vernichten, viel weniger deren falsche oder doppelte und geheime am Borde halten sollen.

Uebrigens haben die kriegführenden Mächte die beruhigende Erklärung officiell ausgesprochen, dass feindliches Gut auf neutralen Schiffen und neutrales Gut auf feindlichen Schiffen, mit Ausnahme der Kriegs-Contrebande und feindlicher Depeschen, respectirt und nicht genommen werden soll.

7. Die Prisen, welche die kriegführenden Mächte von dem Feinde machen, dürfen nur in dem Hafen von Triest, mit Ausschluss jedes anderen österreichischen Hafens, zugelassen werden; woselbst die Effecten abgeladen, deponirt, verwaltet, im Falle sie nicht Waaren enthalten, deren Einfuhr in die k. k. Staaten verboten ist, gekauft oder verkauft, oder auf dem Wege des Handels von Neuem ausgeführt werden können; Alles jedoch unter der Voraussetzung, dass das gerichtliche Urtheil über die Rechtmässigkeit der Prise von der competenten Behörde derjenigen Macht, welche die Prise gemacht hat, ausgesprochen worden sei. Sollten einige Effecten in der Zwischenzeit dem Verderben ausgesetzt sein, so können solche zwar auch früher verkauft werden, jedoch nur gegen hinlängliche Sicherstellung für ihren Werth auf den Fall, dass das Urtheil auf die Freilassung des Schiffes erkennen würde.

8. Sollte ein österreichisches Schiff, ungeachtet der Befolgung der vorstehenden Vorschriften, auf eine ungebührliche Art behandelt werden, so ist hierüber ungesäumt bei der nächst gelegenen österreichischen Consular- oder sonstigen k. k. Behörde die Anzeige zu erstatten, damit die k. k. Regierung bei

dem auswärtigen Staate die zur Erlangung der Entschädigung und Genugthuung erforderlichen Schritte vornehmen, und sofern solche Schritte von den auf ungebührliche Art Behandelten bereits vorgenommen worden wären, dieselben unterstützen könne.

9. Diese Anordnungen haben vom Tage der Kundmachung an in Wirksamkeit zu treten.

Wien, d. 25. Mai 1854.

Die k. k. Ministerien des Aeussern, des Innern, der Justiz
und des Handels.

Preussen.

N^o 28. Verbot der Durchfuhr von Waffen.

Berlin, den 20. März 1854.

Nachdem mit Rücksicht auf die Bestimmung im § 3 des Zollgesetzes vom 24. Januar 1838 von des Königs Majestät durch Allerhöchste Ordre vom 18. d. M. genehmigt worden ist, dass die Durchfuhr von Waffen durch Preussen vorläufig verboten werde, wird dieses Verbot hierdurch erlassen und zur öffentlichen Kenntniss gebracht. Die Zollbehörden sind angewiesen worden, dasselbe gleich nach Empfang der ihnen zugehenden Benachrichtigung in Wirksamkeit treten zu lassen.

Der Finanz-Minister von Bodelschwingh.

N^o 29. Erklärung betreffend die Blockade der Ostsee-Häfen.

Dem Handelsstande wird bereits aus den öffentlichen Blättern bekannt worden sein, dass die britische Flotte unter dem Commando des Vice-Admirals Sir Charles Napier am 12. d. M. von der Kiöge-Bucht abgesegelt ist, um die zur Versetzung sämmtlicher russischen Häfen an der Ostsee, dem finnischen und bothnischen Meerbusen in Blockadezustand erforderlichen Maasregeln zu treffen.

Nachdem hiervon der Königlichen Regierung amtliche Mittheilung gemacht worden ist, kann ich nicht unterlassen, den

Handelsstand darauf aufmerksam zu machen, dass nach anerkannten völkerrechtlichen Grundsätzen der Versuch einer Durchbrechung der Blockade die Wegnahme von Schiff und Ladung, gleichviel, ob beide neutrales oder feindliches Eigenthum sind, zur Folge hat und dass sich deshalb die Königl. Regierung nicht in der Lage befinden würde, zu Gunsten eines diesseitigen, wegen versuchten Bruches der Blockade aufgebrachtten Schiffes zu intercediren.

Berlin, den 21. April 1854.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.
von der Heydt.

N^o 30. Erklärung in Betreff der Führung von Kriegscontrebande und der Ausrüstung von Kapern.

Wenngleich ich voraussetzen darf, dass sich der Handelsstand während des ausgebrochenen Seekrieges aller Unternehmungen euthalten werde, welche nach allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätzen als verboten zu betrachten sind, so willich doch nicht unterlassen, denselben noch besonders darauf aufmerksam zu machen, dass sich die Königl. Regierung nicht in der Lage befinden würde, diesseitigen Schiffen, welche einer der kriegführenden Mächte Kriegscontrebande zuführen, oder Depeschen derselben befördern, oder welche von einer dieser Mächte Kaperbriefe annehmen, ingleichen diesseitigen Unterthanen, welche sich in irgend einer Weise an Kaperei-Unternehmungen betheiligen, ihren Schutz gegen die Nachtheile angedeihen zu lassen, welchen sie sich durch dergleichen Handlungen aussetzen. Die Ausrüstungen von Kaperschiffen in diesseitigen Häfen ist, wie dem Handelsstande bekannt, durch die allgemeinen Landesgesetze verboten.

Berlin, den 22. April 1854.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten,
von der Heydt.

N^o 27. Ministerial-Erlass, enthaltend Anzeige von dem Verbot der Getraide-Ausfuhr aus den Häfen des Schwarzen und Asow'schen Meeres.

Dem Handelsstande ist es bekannt, dass die kaiserlich russische Regierung die Ausfuhr von Getraide aus den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres durch Ukas vom (24) 12ten Februar d. J. verboten und dieses Verbot in der Weise in Vollzug gesetzt hat, dass weder die Verschiffung der bereits vor Erlass des Verbots zur Ausfuhr angekauften, noch die Ausführung derjenigen Getraidemengen gestattet worden ist, mit deren Einladung in das Schiff schon begonnen war. Auf die gegen diese rückwirkende Kraft des Verbots eingelegte Reclamationen hat die kaiserlich russische Regierung, zufolge einer der königlichen Gesandtschaft in St. Petersburg zugegangenen amtlichen Mittheilung beschlossen: 1) dass das in Odessa von preussischen Unterthanen angekaufte Getraide, dessen Verschiffung in Folge des oben erwähnten Ukases verhindert worden ist, zu dem zwischen dem Verkäufer und dem Käufer verabredeten Preise für Rechnung der Krone übernommen werden soll; 2) dass den Käufern die etwa gezahlten Angelder erstattet und, im Falle der vollständigen Zahlung des Kaufpreises, die gezahlten Summen zurückgezahlt werden sollen. Bis zur schliesslichen Liquidation soll ihnen eine Quittung ertheilt werden. Die zuständige Behörde in Odessa ist wegen Ausführung dieser Bestimmungen mit Anweisung versehen worden. Vorstehendes ist zur Kenntniss des betheiligten Handelsstandes zu bringen.

Berlin, den 24. April 1854.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten,
von der Heydt.

N^o 32. Ministerial-Bescheid an die Handelsvorstände.

(Berlin, den 24. Mai 1854.)

Mehrere Mitglieder des Berliner Handelsstandes hatten in einem unter dem 6. d. an den Minister-Präsidenten gerichteten Gesuche den Antrag gestellt, dass die Staatsregierung: 1) Lizenzen zur Durchbrechung der etwa eintretenden Blockaden für neutrale

Schiffe, welche neutrales, vor der Kriegs-Erklärung erworbenes Eigenthum aus dem blockirten nach einem neutralen Hafen befördern wollen, bei den kriegführenden Mächten erwirken und 2) die Zusicherung, dass preussisches Eigenthum in russischen Häfen und Plätzen dauernde Sicherheit haben und, im Falle der Vernichtung oder Beschädigung durch Kriegsvorgänge, ersetzt werden würde, von der Kais. russischen Regierung erlangen möge. — Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, an welchen diese Eingabe überwiesen wurde, hat darauf den Antragstellern unter dem 20. d. M. einen Bescheid folgenden Inhalts zugehen lassen: Was den erster Antrag betreffe, so sei nicht nur von der K. grossbritannischen, sondern auch von der Kais. französischen Regierung wiederholt und noch in neuester Zeit die Absicht zu erkennen gegeben worden, Lizenzen zur Durchbrechung der Blockaden an neutrale Schiffe vorerst nicht zu ertheilen. Die Antragsteller werden indessen darauf aufmerksam gemacht, dass nach völkerrechtlichem Gebrauche den zur Zeit der Erklärung der Blockade in einem blockirten Hafen befindlichen neutralen Schiffen gestattet zu werden pflege, auch nach dem Eintritte der Blockade binnen einer von dem Commandeur derselben zu bestimmenden Frist den Hafen mit ihrer Ladung zu verlassen. Was den zweiten Antrag anlange, so werde die Staatsregierung, wie bisher, so auch ferner die Interessen des diesseitigen Handels thunlichst wahrnehmen und dieselben gegen etwanige Beeinträchtigungen nach Möglichkeit schützen; sie könne aber nicht auf ungewisse Möglichkeiten hin und in einer so allgemeinen Art, wie von den Antragstellern gewünscht werde, Zusicherungen in Anspruch nehmen oder ertheilen. In Betreff der Entschädigung für Kriegsverluste sei übrigens bereits durch Bekanntmachung des Kais. russischen Finanz-Ministeriums vom 6. (18.) v. M. festgestellt worden, dass die Kais. Regierung, während sie ihre Häfen den Kauffahrteischiffen neutraler Staaten offen lasse, doch keine Verantwortlichkeit für den Schaden und Verlust auf sich nehmen könne, den solche Schiffe durch die Kriegsoperationen erleiden könnten. Der Minister hat diesen Bescheid auch sämmtlichen Handels-Vorständen in Abschrift mittheilen lassen.

H a n n o v e r.

N^o 33. Gesetz betr. die Aufrechthaltung der Neutralität im gegenwärtigen Kriege.

GEORG DER FUENFTE, von Gottes Gnaden, König von Hannover, Königlicher Prinz von Grossbritannien und Irland, Herzog von Cumberland, Herzog zu Braunschweig und Lüneburg etc. etc.

In Anlass des gegenwärtig zwischen England, Frankreich und der Türkei auf der einen, und Russland auf der andern Seite ausgebrochenen Krieges, und der von den erstgedachten beiden Staaten zum Zwecke möglicher Schonung des Handels und der Schifffahrt der Neutralen genommenen Entschliessungen erlassen Wir, unter verfassungsmässiger Zustimmung der allgemeinen Ständeversammlung, bis auf Weiteres die folgenden gesetzlichen Vorschriften:

§ 1.

Unseren Unterthanen wird die Annahme und Benutzung von Kaperbriefen, — *lettres de marque* — unter irgend welcher Form und Flagge, so wie jede Betheiligung an der Führung, Bemannung oder Ausrüstung von Kapern, insbesondere auch der Dienst auf denselben, untersagt.

Wer dawider handelt, hat nicht nur keinen Schutz von Unserer Regierung zu gewärtigen, wenn er von anderen Staaten als Seeräuber behandelt wird, sondern er soll auch von den Landesgerichten nach Artikel 130 No. 2 des Criminal-Gesetzbuchs, und nach den sonst einschlagenden Bestimmungen desselben zur Verantwortung gezogen werden.

§ 2.

Es soll keinem Kaper das Einlaufen in diessseitige Häfen, ausser in dem Falle von Seeunglück, gestattet werden, und letztern Falls die Bewachung und die Nöthigung zum schleunigsten Wiederauslaufen eintreten.

Abgesehen von der Verabreichung der für den Augenblick etwa nöthigen Lebensmittel soll auch in solchen Fällen weder die Verproviantirung noch die Ergänzung der Waffen- und Mu-

nitionsvorräthe aus hiesigen Landen stattfinden und eintretenden Falls nach § 1 bestraft werden.

§ 3.

Der Transport von Truppen der kriegführenden Staaten, so wie von Waffen, Munition und anderen zur Kriegsführung dienenden, nach dem allgemeinen Völkerrechte als Kriegscontrebande geltenden Gegenständen nach und von den kriegführenden Ländern ist auf Hannoverschen Schiffen verboten.

§ 4.

Dasselbe gilt von dem Transporte von Depeschen und Courieren der kriegführenden Staaten.

§ 5.

Die Ausfuhr der im § 3 benannten Materialien aus Unserem Königreiche nach einem der kriegführenden Staaten ist verboten, gleichviel unter welcher Flagge solches geschehen wolle.

Die Ausfuhr soll von Unsern Behörden nöthigenfalls unter militairischer Hülfe verhindert, und wäre sie dennoch geschehen, mit Confiscation von Schiff und Ladung, soweit sie aus solchen Gegenständen besteht, und ausserdem nach den in § 3 enthaltenen Bestimmungen bestraft werden.

§ 6.

Die Benutzung einer fremden Flagge vor wirklichem Wechsel der Nationalität des Schiffes und die Führung doppelter Schiffspapiere behuf Umgehung der obigen Vorschriften wird in den Fällen der §§ 3–5 ausserdem als Betrug (cfr. § 217 des Polizeistrafgesetzes vom 25. Mai 1847) bestraft.

§ 7.

Die nach diesem Gesetze verwirkten Geld- und Freiheitsstrafen sind von den Strafkammern der Obergerichte zu erkennen.

§ 8.

Das gegenwärtige Gesetz kann im Verordnungswege ganz oder theilweise wieder aufgehoben werden.

§ 8.

Unsere Ministerien sind ein jedes innerhalb seines Wirkungskreises mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt, und kann

insbesondere Unser Ministerium der Finanzen und des Handels im Wege der Bekanntmachung nähere Bestimmungen über die zur Kriegs-Contrebande zu rechnenden Gegenstände treffen.

Gegeben Hannover, den 5. Mai 1854.

(L. S.)

GEORG REX.

Lütcken.

Ich bezeuge hierdurch, dass vorstehendes Gesetz nach erfolgtem Vortrage des Inhalts von Seiner Majestät dem Könige in meiner Gegenwart eigenhändig unterschrieben worden ist.

Hannover, den 5. Mai 1854.

Bar,

Generalsecretair des Königlichen Finanz-Ministeriums.

N^o 34. Verordnung, betreffend das Verhalten während des Seekrieges.

Da eine Versetzung in Blokadezustand hinsichtlich aller russischen Häfen an der Ostsee, am finnischen und am bothnischen Meerbusen, so wie am schwarzen Meere durch die englisch-französische Flotte jetzt in der Ausführung begriffen ist, so wird der Handels- und Schifferstand darauf aufmerksam gemacht, dass nach anerkannten völkerrechtlichen Grundsätzen der Versuch einer Durchbrechung der Blokade die Wegnahme von Schiff und Ladung, gleichviel ob beides feindliches oder neutrales Eigenthum sind, zur Folge hat, und dass deshalb die Königl. Regierung ausser Stande sein würde, zu Gunsten eines wegen versuchten Durchbruchs der Blockade aufgebrachten Schiffs ihre Verwendung eintreten zu lassen.

In Anlass eines vorgekommenen Falles, welcher bereits Nachforschung herbeigeführt hat, wird der Handels- und der Schifferstand hierdurch vor dem Erwerbe solcher Schiffe gewarnt, welche bisher unter der Flagge eines der kriegführenden Staaten gefahren haben. Die K. Regierung würde ausser Stande sein, die Folgen abzuwenden, wenn desfallsige Eigenthumsübertragungen als lediglich die Sicherstellung feindlichen Eigenthums gegen die Gefahr der Wegnahme bezweckend von den krieg-

führenden Staaten nicht respectirt werden sollten. Da dergleichen Eigenthumsübertragungen in jetziger Zeit erhebliche und widerwärtige Verwicklungen herbeizuführen völlig geeignet sind, so werden die zur Aushändigung von Seepässen befugten K. Behörden hierdurch angewiesen, ohne vorherige ausdrückliche Genehmigung des unterzeichneten Ministeriums keinem Schiffe, welches bis dahin unter der Flagge eines der kriegführenden Staaten gefahren hat, einen hannoverschen Seepass auszuhändigen. Den sämtlichen K. Consuln wird verboten, mit der Legalisirung solcher Eigenthumsübertragungen sich zu befassen und in keiner Art dahin mitzuwirken, dass Schiffe, welche zuletzt unter der Flagge eines der kriegführenden Staaten gefahren haben, auch nur einstweilen der hannoverschen Flagge sich bedienen können.

In Ausführung des § 9 des Gesetzes vom heutigen Tage, betreffend Anordnungen Behufs Aufrechthaltung der Neutralität im jetzigen Kriege, wird hierdurch bekannt gemacht, dass zwar zur Zeit eine specielle Erklärung der kriegführenden Staaten nicht vorliegt, welche Gegenstände als Kriegs-Contrebande von ihnen angesehen und behandelt werden sollen, dass aber folgende Gegenstände unzweifelhaft als Kriegs-Contrebande gelten, und eintretenden Falles behandelt werden, als: Geschütze und Waffen aller Art, Kriegs-Munition, Blei, Pulver, Salpeter, Schwefel, Kugeln, Zündhütchen und alle sonstigen Gegenstände, welche unmittelbar zum Kriege gebraucht werden. Uebrigens wird als Warnung ausdrücklich hinzugesetzt, dass hiermit keinesweges alle Gegenstände aufgezählt sind, welche nach dem allgemeinen Völkerrechte als Kriegs-Contrebande gelten können, und daher bei etwaiger Befrachtung von Schiffen mit Gegenständen zweifelhafter Art besondere Vorsicht Behufs Anwendung von Nachtheilen zu beachten ist.

Hannover, d. 5. Mai.

Kön. Finanz-Ministerium.

N^o 35. a. Bekanntmachung, betr. Verbot der Ausfuhr gewisser Gegenstände aus französischen und englischen Häfen.

Es wird hiedurch bekannt gemacht, dass durch Kaiserlich Französische Decrete vom 24. Februar und 16. April d. J. in Betreff der Ausfuhr verschiedener Gegenstände aus Französischen Häfen die folgenden Anordnungen getroffen sind:

- 1) Die Ausfuhr nachbenannter Artikel ist verboten:
 Waffen aller Art,
 Blei, Schwefel, Pulver, Salpeter, Flintensteine, Zündhütchen, Gewehrschäfte, Wurfgeschosse und alle Arten von Kriegs-Munition,
 Gegenstände der Militair-Bekleidung, Lagergeräthe, Equipirungssachen für Truppen und für Pferde, Pferde, Segel- und Dampfschiffe, Dampfmaschinen für Schiffe und einzelne Theile derselben,
 alle Gegenstände zur Anfertigung von Material zum Kriege zu Lande oder zur See,
 Salpetersaures Natron (nitrate de soude).
- 2) Der Minister-Staats-Secretair der Finanzen kann mit Rücksicht auf den Bestimmungsort die Erlaubniss zur Ausfuhr der vorbenannten Gegenstände ausnahmsweise ertheilen.
- 3) Soll die Ausfuhr zur See Statt finden, so muss für die Landung und Ausschiffung am Bestimmungsorte Bürgschaft geleistet werden, welche nächstdem durch den Französischen Consulat-Beamten am Bestimmungsorte wieder aufgehoben wird.

Hannover, den 5. Mai 1854.

Königlich Hannoversches Ministerium der Finanzen und des Handels
 Lütcken.

N^o 35. b.

Es wird hiedurch zur öffentlichen Kunde gebracht, dass die Königlich Grossbritannische Regierung durch Geheimen-Raths-Befehl vom 24. v. M. das unterm 18. Februar d. J.

erlassene Verbot der Ausfuhr verschiedener Gegenstände in folgender Art beschränkt hat:

- 1) Verboten bleibt nur die Ausfuhr von Pulver, Salpeter, Schwefel, Waffen und Munition, Dampfmaschinen für Schiffe und einzelnen Theile derselben.
- 2) Auch ist die Ausfuhr dieser Gegenstände nur dann verboten, wenn sie nach irgend einem Platze in Europa nördlich von Dünkirchen, oder nach einem Platze im Mittelländischen Meere östlich von Malta bestimmt sind.
- 3) Sollen dergleichen Gegenstände nach anderen Theilen der Erde aus Grossbritannien ausgeführt werden, so ist ein Erlaubnißschein von der Britischen Zollverwaltung zu erwirken, welche denselben gegen Verbürgung dafür, dass die Gegenstände am Bestimmungsorte gelandet und ausgeschifft werden, ertheilen wird.

Hannover, den 5. Mai 1854.

Königlich Hannoversches Ministerium der Finanzen und des Handels
Lütcken.

N^o 36. Bekanntmachung, betr. die Blockirung russischer Ostsee-Häfen.

Es wird hiedurch zur öffentlichen Kunde gebracht, dass nach eingegangenen Mittheilungen die Königlich Grossbritannische und die Kaiserlich Französische Regierung zwar keine allgemeine Lizenzen zum Auslaufen neutraler Schiffe aus blockirten Russischen Häfen ertheilen wollen, dagegen aber die Befehlshaber der blockirenden Kriegsschiffe angewiesen haben, die in solchen Häfen in Ladung liegenden neutralen Schiffe auf desfallsiges Ansuchen mit ihrer Ladung auslaufen zu lassen.

Zur Zeit sind nach einer Consular-Anzeige die Häfen von Riga, Windau und Libau thatsächlich blockirt und wird die Ausdehnung der thatsächlichen Blockade auf die anderen Russischen Ostsee-Häfen unverzüglich erwartet.

Hannover, den 17. Mai 1854.

Mecklenburg-Schwerin.

N^o 37. Verbot des Transports von Kriegscontrebande.

Wir Friedrich Franz, von Gottes Gnaden Grossherzog von Mecklenburg, Fürst zu Wenden, Schwerin und Ratzeburg, auch Graf zu Schwerin, der Lande Rostock und Stargard Herr etc. verordnen, auf den zwischen mehreren Europäischen Mächten eingetretenen Kriegszustand, wie folgt:

- 1) Die Ausfuhr von Kriegscontrebande aus Unseren Landen nach den Staaten kriegführender Mächte ist bis auf Weiteres verboten.
- 2) Als Kriegscontrebande sind anzusehen: Geschütz und Waffen aller Art, Kriegs-Munition, Pulver, Salpeter, Kugeln, Zündhütchen und überhaupt alle solche Gegenstände, welche unmittelbar zum Kriege gebraucht werden.
- 3) Uebertretungen des gegenwärtigen Verbots haben die Confiscation der Kriegscontrebande zur Folge, und sind diejenigen, welche dieselben verschulden oder dazu mitwirken, mit schwerer Geld- und den Umständen nach Gefängnisstrafe zu belegen.

Gegeben durch Unser Staats-Ministerium, Schwerin am 15. April 1854.

Friedrich Franz.

Graf v. Bülow. v. Schröter. v. Brock.

N^o 38. Verordnung in Bezug auf Kaperschiffe.

Wir Friedrich Franz, von Gottes Gnaden Grossherzog von Mecklenburg etc. Verordnen, in Verfolg Unserer Verordnung vom 15ten d. M., zum Zweck der Wahrung der diesseitigen neutralen Stellung in dem gegenwärtigen Kriege, wie folgt:

- 1) Kaperschiffe, mit oder ohne Prisen, sind in den Häfen Unseres Landes nicht zuzulassen.

Wenn daher ein bewaffnetes Kaperschiff sich bei einem diesseitigen Hafen zeigen sollte, entweder um

Prisen in Sicherheit zu bringen, oder um Schutz zu suchen, oder sich zu verproviantiren, oder zu repariren, oder unter irgend einem andern Vorwande, so ist dies und dessen Aufenthalt in dem Hafen überhaupt nicht zu dulden, vielmehr dasselbe zurückzuweisen und davon sofort anhero die Anzeige zu machen.

- 2) Wie Kaperschiffe in Unseren Landen überhaupt weder ausgerüstet noch verproviantirt werden dürfen, so werden Unsere Unterthanen sich auch jeglicher Theilnahme an dergleichen, mit den Grundsätzen einer strengen Neutralität unvereinbarlichen Unternehmungen bei harter Strafe gänzlich zu enthalten haben.

Gegeben durch Unser Staats-Ministerium, Schwerin am 26sten April 1854.

Friedrich Franz.

Graf v. Bülow. v. Schröter. v. Brock.

Oldenburg.

N^o 39. Bekanntmachung, betreffend Kriegscontrebande und Kaper.

Der zwischen mehreren europäischen Grossmächten eingetretene Kriegszustand veranlasst das Staats-Ministerium, die Vorschriften in Erinnerung zu bringen, welche in der Kammer-Publication vom 11. August 1803 wegen Ausnehmung der See-pässe enthalten sind; dasselbe macht namentlich auf die Bestimmungen in § 11, 12, 15 der Publication aufmerksam, wonach 1) die Zuführung von Kriegscontrebande, worunter Waffen und Geschütz aller Art, Munition und alle zur Kriegsführung unmittelbar dienenden Gegenstände begriffen sind, an einen der kriegführenden Theile, 2) die Theilnahme jeder Art an Ausrüstung und Bemannung eines Kaperschiffs, 3) die Verletzung einer Hafenblockade bei Strafe verboten ist. Zugleich werden alle Hafenbeamte in den hiesigen Häfen angewiesen, wenn sich ein bewaffnetes Kaperschiff bei denselben zeigen sollte, entweder

um Prisen in Sicherheit zu bringen oder um Schutz zu suchen, oder sich zu verproviantiren oder zu repariren, oder unter irgend einem anderen Vorwande, dies und dessen Aufenthalt überhaupt nicht zu dulden, vielmehr dasselbe zurückzuweisen und deshalb sofort der vorgesetzten Behörde Anzeige zu machen.

Oldenburg, den 20. April 1854.

Grossherzogliches Staats-Ministerium.

L ü b e c k.

N^o 40 a — c. Verordnungen, betreffend die Führung von Kriegscontrebande und Ausrüstung von Kapern.

In Berücksichtigung des zwischen der Türkei, Frankreich und Grossbritannien, einerseits, und Russland, andererseits, bestehenden Kriegszustandes hat der Senat, Behufs Wahrung der Interessen des hiesigen Handels- und Schifffahrtsverkehrs, zu verfügen und hiemittelst zu allgemeiner Kunde zu bringen beschlossen:

- 1) Die Ausfuhr von Kriegscontrebande, für die kriegführenden Mächte oder deren Unterthanen bestimmt, ist verboten.
- 2) Zur Kriegscontrebande gehören Waffen, Geschütz, Geschosse und Munition aller Art, namentlich auch Pulver, Kugeln, Raketen, Zündhütchen und alle sonstigen unmittelbar zum Kriegsgebrauch dienlichen Gegenstände, so wie Salpeter, Schwefel und Blei.
- 3) Uebertretungen der gegenwärtigen Verordnungen haben die Confiscation der Kriegscontrebande zur Folge und sollen an denjenigen, welche dieselben verschulden oder dabei mitwirken, mit nachdrücklicher Strafe geahndet werden.

Beschlossen Lübeck, in der Versammlung des Senates, am 10. April 1854.

N^o 30 b.

Mit Rücksicht auf die hierher ergangene offizielle Anzeige von einer durch die britische Flotte zu bewirkenden Blockade sämtlicher Russischen Ostseehäfen, und um in dem gegenwärtigen Kriege die neutrale Stellung Lübeck's ungefährdet zu erhalten, auch Schaden und Nachtheil von hiesigen Staatsangehörigen abzuwenden, hat der Senat folgende Anordnungen zu treffen und zu allgemeiner Nachachtung bekannt zu machen beschlossen:

1) Kein Führer eines Lübeckischen Schiffes darf eine Blockade brechen oder, nachdem er von derselben gehörig unterrichtet worden, heimlich hindurchsegeln. Er darf keine doppelten Schiffspapiere und keine fremde Flagge führen.

2) Kaperschiffe dürfen im Lübeckischen Freistaate weder ausgerüstet, noch verproviantirt werden. Die hiesigen Staatsangehörigen haben sich der Betheiligung bei derartigen, mit den Grundsätzen einer strengen Neutralität unvereinbaren Unternehmungen gänzlich zu enthalten.

Kaperschiffe, mit oder ohne Prisen, werden in den Lübeckischen Häfen nicht zugelassen, ausgenommen im Falle erwiesener Seenothe. In einem solchen Falle soll jedoch das sofort unter Aufsicht zu stellende Kaperschiff mit seinen etwanigen Prisen auf das Schleunigste den Hafen wieder verlassen.

Gegeben Lübeck, in der Versammlung des Senates, am 24. April 1854.

N^o 40. c.

Es hat der Senat, im Einvernehmen mit der Bürgerschaft, die Untersuchung, so wie die Bestrafung von Uebertretungen der Verordnung vom 10. vorigen Monates, die Ausfuhr von Kriegscontrebande betreffend, den Gerichten übertragen.

Solches wird hiedurch zu allgemeiner Kunde gebracht.

Gegeben Lübeck, in der Rathversammlung des Senates, am 3. Mai 1854.

B r e m e n.

N^o 41. a u. b. Verordnungen betreffend das Verhalten der neutralen Schifffahrt und Verbot der Kaperei.

Nachdem zwischen mehreren europäischen Grossmächten ein Kriegszustand eingetreten und die Eröffnung der Feindseligkeiten zu Lande und zur See erklärt worden ist, so sieht der Senat, um unter den obwaltenden Umständen von Bremischem Eigenthum Schaden und Verlust thunlich abzuwenden und um die neutrale Stellung des Bremischen Staates gegen Gefährdung sicher zu stellen, sich veranlasst, hiedurch einen Jeden, namentlich aber die Handeltreibenden und Schiffsrheder, darauf aufmerksam zu machen, dass sie bei Handelsunternehmungen nach und von Plätzen eines kriegführenden Staates, mögen dieselben nun in Blockadezustand sich befinden oder nicht, sich auf das Sorgfältigste und bei Vermeidung eigenen Nachtheils aller und jeder Verletzung derjenigen Verpflichtungen zu enthalten haben, welche das allgemeine Völkerrecht und die Bremischen Staatsverträge ihnen auferlegen.

Wenngleich der Senat das Vertrauen hegen darf, dass die Hinweisung auf die den befreundeten Mächten und dem eigenen Staate schuldigen Rücksichten genügen werde, um die Bürger Bremens, wie bisher, so auch ferner von jeder den Grundsätzen des öffentlichen Rechtes zuwiderlaufenden Unternehmung fernzuhalten, so will er gleichwohl, unbeschadet der etwa sonst noch erforderlichlich werdenden Massregeln zur Aufrechthaltung der Neutralität des Bremischen Staates die nachstehenden Vorschriften hiemit zur allgemeinen Nachachtung eingeschärft haben:

I

Die Ausfuhr aller nach dem allgemeinen Völkerrechte oder nach den bestehenden Bremischen Staatsverträgen als Kriegscontrabande anzusehenden Gegenstände, namentlich von Kriegsmunition, Pulver, Kugeln und Zündhütchen, von Schwefel und Salpeter, von Geschütz und Waffen aller Art und überhaupt von unmittelbar zur Kriegsführung dienenden Gegenständen, nach dem Gebiete einer der kriegführenden Mächte, ist sowohl zu Lande

als zu Wasser, und zwar gleichmässig unter Bremischer wie unter fremder Flagge bis auf Weiteres untersagt.

Die Uebertretung dieses Verbots zieht neben der Confiscation der betreffenden Gegenstände, eine nach den Umständen zu bemessende Geld- oder Gefängnisstrafe nach sich.

2.

Bei allen Versendungen nach den kriegführenden Staaten ist die Waare genau zu benennen und der Ausdruck „Kaufmannsgut“ oder eine ähnliche allgemeine Bezeichnung nicht zulässig.

3.

Kein Bremisches Schiff darf doppelte Schiffspapiere oder fremde Flagge führen.

4.

Die in Folge früherer gesetzlicher Bestimmungen den beidigten Schiffsmäklern obliegende Verpflichtung, zur Anzeige der zur Verschiffung aufgegebenen, als Kriegscontrebande anzusehenden Güter sowie zur Fürsorge für die Richtigkeit der Schiffsdocumente und Schiffspapiere, bleibt in unveränderter Wirksamkeit und wird deren Beachtung hiermit ausdrücklich von Neuem eingeschärft.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats vom 12. und bekannt gemacht am 13. April 1854.

N 41. b.

Nachdem die Königlich Grossbritannische und Kaiserlich Französische Regierung dem Senate auf amtlichem Wege zur Anzeige gebracht haben, dass sie übereingekommen seien, von dem ihnen als kriegführenden Mächten zustehenden Rechte der Ertheilung von Kaperbriefen während der Dauer des gegenwärtig von ihnen geführten Krieges bis auf Weiteres keinen Gebrauch zu machen, so findet der Senat, in Erwägung der durch eine gerechte Gegenseitigkeit den neutralen Staaten auferlegten Verpflichtungen, sich bewogen, zur allgemeinen Nachachtung das Nachstehende hiemit zu verordnen:

1. Es ist allen Angehörigen des Bremischen Staates, unter Androhung schwerer Ahndung, untersagt, während des gegen-

wärtigen Krieges auf irgend eine Weise sich mit Kaperei zu befassen oder sich bei derselben, sei es durch eigne Ausrüstung von Kaperschiffen, sei es durch mittelbare Unterstützung, zu betheiligen.

2. Die betreffenden Behörden sind angewiesen, die Ausrüstung und Verproviantirung von Kaperschiffen, gleichviel welche Flagge oder welche Kaperbriefe dieselben führen mögen, in einem Hafen des Bremischen Staatsgebiets unter keiner Bedingung zu gestatten, auch solche Kaperschiffe und die von ihnen aufgebrachten Prisen — abgesehen von Fällen erwiesener Seenoth — in einem Bremischen Hafen nicht zuzulassen.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats vom 28. und bekannt gemacht am 29. April 1854.

N^o 42. Anzeige der Handelskammer, betr. Verfahren der Kaiserlich französischen Regierung hinsichtlich der von Neutralen angekauften feindlichen Fahrzeuge.

Einer vom französischen Consulate dahier der Handelskammer gemachten Mittheilung zufolge, wird in Frankreich hinsichtlich der von Neutralen angekauften feindlichen Fahrzeuge nach den Bestimmungen des Artikels 7 einer Verordnung vom 26. Juli 1778 verfahren, welcher also lautet:

Auf feindlichen Werften erbaute oder solche Schiffe, welche feindliches Eigenthum gewesen sind, werden nicht für Eigenthum von Angehörigen verbündeter oder neutraler Staaten gehalten werden können, wenn nicht an Bord derselben authentische, von öffentlichen Beamten beglaubigte Documente gefunden werden, welche unter Feststellung des Datums nachweisen, dass die Eigenthums-Uebertragung auf einen Angehörigen verbündeter oder neutraler Mächte vor Beginn der Feindseligkeiten stattgefunden hat, und wenn nicht ferner der betreffende Eigenthumsübertragungs-Act vorschriftsmässig vor der zuständigen Oberbehörde des Abgangsortes einregistriert, so wie von dem Eigenthümer oder dessen Bevollmächtigten unterzeichnet ist.

Indem die Handels-Kammer dies zur öffentlichen Kunde bringt, warnt sie ihrerseits vor den nachtheiligen Folgen, welche

obiger Bestimmung gemäss der hiesige Eigenthümer eines etwa nach Beginn der Feindseligkeiten erworbenen russischen Fahrzeugs, im Falle dasselbe während des Krieges von französischen Kreuzern getroffen werden sollte, zu gewärtigen haben würde.

Bremen, den 30. Mai 1854.

Die Handelskammer.

Der angezogene Artikel 7 des „Réglement concernant la navigation des Bâtiments neutres en tems de guerre. Versailles le 26. Juillet 1778,“ welcher übrigens auch bei Gelegenheit des Abdrucks der hannoverschen Verordnungen vom 5. Mai 1854 im *Moniteur universel*, 19. Mai 1854 in einer Anmerkung in Erinnerung gebracht ist, lautet im Original, wie folgt:

Les Bâtiments de fabrique ennemie, ou qui auront eu un Propriétaire ennemi, ne pourront être réputés neutres ou alliés, s'il n'est trouvé à bord quelques pièces authentiques passées devant des Officiers publics, qui puissent en assurer la date, et qui justifient que la vente ou cession en a été faite à quelqu'un des sujets des Puissances alliées ou neutres, avant le commencement des hostilités, et si ledit acte translatif de propriété de l'Ennemi au sujet neutre ou allié, n'a été dûment enregistré par-devant le principal Officier du lieu du départ, et signé du Propriétaire ou du porteur de ses pouvoirs.“

Die vorstehende ältere französische Verfügung steht übrigens durchaus nicht im Einklange mit der Erklärung des Attorney-General im britischen Parlament am 31. März 1854 (s. Actenstücke No. 7), noch auch mit der Praxis der englischen Gerichte. R. Wildmann (*Institutes of international law. Vol. II. International rights in time of war. Lond. 1850.*) bemerkt über den Verkauf feindlicher Schiffe an Neutrale:

p. 88 sq. The title of a neutral vendee to a merchant vessel, sold by the enemy in time of war is valid, where the property is *bonâ fide* and absolutely transferred, so as to divest the enemy of all future interest in it (w). There have been cases of merchant vessels driven into ports out of which they could not escape and there sold, in which, after much discussion

(w) *The Sechs Geschwister*, 4 Rob. 100.

and some hesitation of opinion, the validity of the purchase has been sustained (x). But a belligerent is justified in enforcing such rules, as reason and common sense suggest, to guard against collusion and to enable it to ascertain as much as possible, that the enemy's title is absolutely and completely divested (y). Such purchases are always obnoxious to much suspicion, even when made under commission from neutrals resident in their own country. The suspicion will be still further increased, where it appears that the pretended neutral purchaser was resident in the enemy's country. Under such circumstances, where the only evidence of the genuineness of the transaction consisted of a formal bill of sale, a receipt for part payment of the purchase-money and a note of the master for the payment of the residue, of which the signatures were genuine, but no other evidence was produced; the evidence was held not sufficient to prove a *bonâ fide* sale (z). Anything tending to continue the interest of the enemy vitiates the contract altogether; to be valid, the sale must be absolute and unconditional. Where a vessel had been transferred to a neutral claimant under a condition to reconvey at the end of the war, the sale was held to be invalid, and the vessel was condemned (a). Where the contract for the sale of a vessel, recited, that the seller was bound to his government under a penalty not to sell, unless under a condition of restitution at the end of the war, and the neutral purchaser had undertaken to exonerate the vendor: it was held that the transfer was collusive; that looking to the control, which the enemy's government and the vendor still retained over the property, it was impossible to hold, that all the interest of the enemy was condemned (b). Where a vessel is purchased from the enemy by agents in the enemys country under commission from a neutral, the letter of procuration must be exhibited. It is not sufficient for a person to go before a magistrate and declare before him the commission under which he acts. It must be shewn by proper documents that the agent

(x) *Per Cur. Minerva*, 6 Rob. 399. (y) *The Sechs Geschwister*, 4 Rob. 101. (z) *The Bernon*, 1 Rob. 101. (a) *The Noydt Gedard*, 2 Rob. 137. (b) *The Sechs Geschwister*, 4 Rob. 101.

was legally authorized to make the purchase (c). Where a vessel asserted to have been transferred is continued under the former agency and in the former habits of trade, these circumstances furnish conclusive evidence against the genuineness of the transfer (d). The purchase of a ship of war of the enemy by a neutral, while she was lying in a port, to which she has fled for refuge, is invalid. Nothing short of the acquiescence of the belligerent, in the measures of precaution taken to prevent such a vessel from finding her way back again into the navy of her own country, can give validity to such a purchase.“

Derselbe Verfasser bemerkt als Ausnahme von der allgemeinen Regel der Gestattung des bonâ fide Ankaufs feindlicher Schiffe durch Neutrale, dass ein solcher Ankauf, falls er in blockirten Häfen geschehen, das Schiff nicht gegen Nehmung und Condemnation schütze.

„In a blockaded port, a traffic cannot be allowed in ships more than in goods; and, consequently, when a ship of an enemy is so purchased by a neutral, the transfer is illegal (c). Where a ship, that had been the property of the enemy at the commencement of the war, was taken coming out of a blockaded port, and satisfactory proof could not be given, that she had been transferred before the commencement of the blockade the ship was condemned (d). If an enemy's ship is purchased in a blockaded port, that alone is the illegal act; and it is immaterial out of what funds the purchase was effected (e). But the purchase of a ship in a blockaded port by one neutral from another, is lawful, and stands clear of all objection of the ground of blockade (f).“

H a m b u r g.

N^o 43. **Verordnung in Bezug auf Kriegscontrebände und neutrale Schifffahrt.**

Bei dem zwtschen mehreren Europäischen Grossmächten eingetretenen Kriegszustande sieht Sich E. H. Rath veranlasst,

(c) The Argo, 1 Rob. 158. (d) The Omnibus, 6 Rob. 7; The Jemmy, 4 Rob. 31. (e) The Speculation, Edw. 346. (f) The Vigilantia, 6 Rob. 122. (g) The Vigilantia, 1 Rob. 62. (h) The Potsdam, 4 Rob. 89.

hinsichtlich des Verkehres nach Häfen und Plätzen der kriegführenden Mächte vorläufig nachstehende Verfügungen zu treffen :

Die Ausfuhr aller nach dem allgemeinen Völkerrechte oder den bestehenden Hamburgischen Staatsverträgen als Kriegscontrebande anzusehenden Gegenstände, also die Ausfuhr von Kriegsmunition und Geschütz, ferner von Pulver, Salpeter, Schwefel, Kugeln, Zündhütchen, aller Art von Waffen und überhaupt aller solcher Gegenstände, welche unmittelbar zum Kriege gebraucht werden, ist vom Tage dieser Publication an, sowohl unter Hamburgischer als unter fremder Flagge oder zu Lande, nach den Staaten der kriegführenden Mächte verboten.

Wer, sei es als Rheder oder als Schiffsführer oder als Absender von Waaren, diesem Verbote zuwider handelt, hat nicht allein Confiscation der vorbenannten Gegenstände zu gewärtigen, sondern wird auch mit schweren Geld- und nach Umständen Freiheitsstrafen belegt werden.

Zur Führung der nöthigen Controlle ist bei allen Versendungen nach den kriegführenden Staaten die Waare genau zu benennen, und der Ausdruck „Kaufmannschaften“ oder ähnliche allgemeine Bezeichnungen nicht zulässig.

Kein Capitain oder sonstiger Führer eines unter Hamburgischer Flagge fahrenden Schiffes darf eine Blockade brechen oder nachdem ihm solche gehörig angezeigt ist, heimlich hindurchsegeln, noch auch doppelte Schiffspapiere oder fremde Flagge führen, so lange es mit einem Hamburgischen Schiffspasse versehen ist.

Wer im Uebrigen wegen der von den kriegführenden Mächten in Bezug auf die Schifffahrt und den Handelsverkehr der Neutralen erlassenen Verfügungen und Bekanntmachungen Näheres zu erfahren wünscht, hat sich dieserhalb an das Commerc-Comptoir zu wenden.

Gegeben in unserer Raths-Versammlung. Hamburg, den 10. April 1854.

N^o 44. Anzeige über die Blockade der russischen Ostsee-Häfen.

In Gemässheit der Mittheilung Eines Hochedlen Rathes bringt die unterzeichnete Deputation hierdurch zur Kenntniss der Betheiligten, dass laut officieller Anzeige die Königl. Grossbritannische Flotte am 11. April d. J. nach dem Finnischen Meerbusen gesegelt ist, um alle Russischen Häfen in der Ostsee, so wie im Finnischen und Bothnischen Meerbusen in Blockade-Zustand zu setzen.

Hamburg, den 18. April 1854.

Die Commerz-Deputation.

N^o 45. Verbot der Theilnahme an Kaperei.

Indem E. H. Rath nochmals auf das Nachdrücklichste darauf aufmerksam macht, dass es die Pflicht eines jeden Hamburgischen Staatsbürgers erheischt, Alles zu vermeiden, wodurch die neutrale Stellung des Hamburgischen Staates und dessen Flagge beeinträchtigt werden könnte, verwarnt Er, unter Androhung schwerer Ahndung, hiermit alle Hamburgischen Staatsangehörigen, sich während des gegenwärtigen Krieges auf irgend eine Weise mit Kaperei zu befassen oder bei derselben, sei es durch eigene Ausrüstung von Kapern, sei es durch indirecte Unterstützung, zu betheiligen.

Zugleich bringt E. H. Rath zur öffentlichen Kunde, dass keine Kaper, gleichviel unter welcher Flagge und mit welchen Kaperbriefen sie auch versehen sein mögen, sei es mit oder ohne Prisen, in den Hamburgischen Häfen und Rheden zugelassen werden sollen — ausgenommen in Fällen von erwiesener Seenoth, — und dass die geeigneten Befehle erlassen worden sind, solche Kaper und deren Prisen unter allen Umständen sofort zurückzuweisen.

Gegeben in Unserer Rathes-Versammlung.

Hamburg, den 26. April 1854.

N^o 46. Verfügung, betreffend Beglaubigungspapiere der Schiffsladungen.

Da es zur Vermeidung von Missbräuchen und Weiterungen bei der Ausfuhr nach neutralen Häfen von Artikeln, welche nach

der Bekanntmachung vom 10. April d. J. als Kriegscontrebande anzusehen sind, zweckmässig erscheint, besondere Sicherheitsmassregeln dafür anzuordnen, dass dieselben nicht nach anderen als den angegebenen Bestimmungsorten versandt werden, so sieht E. H. Rath Sich veranlasst, bis auf Weiteres in Betreff der Ausfuhr von Kriegscontrebande nach neutralen Häfen, unter Aufrechterhaltung des Verbotes der Ausfuhr von Kriegscontrebande nach den Staaten der kriegführenden Mächte, nachstehende Verfügungen zu treffen:

Ein jeder Absender von Artikeln, welche nach der Bekanntmachung vom 10. April d. J. als Kriegscontrebande anzusehen sind, nach neutralen Häfen, hat sich unter genauer Angabe des Bestimmungsortes, sowie der Empfänger solcher Güter, auf geleisteten Bürgereid, respective an Eidesstatt, bei einer dem vollen Werthe derselben gleichkommenden Strafe zu verpflichten, an die Zoll- und Accise-Deputation innerhalb einer, je nach der Entfernung des Bestimmungsortes von derselben verschieden vorzuschreibenden Frist, ein von dem Hamburgischen Consul oder wo ein solcher sich nicht befindet, einer competenten Behörde des Ausladungshafens auszustellendes Attest einzuliefern, dass die ausgeführten Waaren in gleicher Quantität, wie declarirt, an dem aufgegebenen Bestimmungsorte eingetroffen, gelandet und den bezeichneten Empfängern abgeliefert sind.

Die Absender bleiben bis zur Einlieferung der hierdurch vorgeschriebenen Atteste verhaftet und verfallen, sofern sie bei Ablauf der zur Einlieferung derselben gesetzten Frist die Atteste nicht beibringen, in die Zahlung des vollen Werthes der ausclarirten Waaren; es sey denn, dass sie einen Unglücksfall oder die gewaltsame Aufbringung des Schiffes nachzuweisen oder nach geschehener Aufforderung eidlich zu erklären vermöchten, dass sie von dem Schiffe und dessen Ladung keinerlei Nachricht erhalten haben.

Die vorbenannten eidlichen Erklärungen und Verpflichtungen sind von den das Schiff expedirenden Schiffsmaklern bei der Ausclarirung auf dem Comptoir der Zoll- und Accise-Deputation einzuliefern, sowie im Manifeste zu bemerken, und sind die Schiffsmakler bei Verlust des Maklerstockes dafür verantwortlich,

dass mit ihrem Wissen keine zur Kriegscontrebande gehörende Artikel in irgend einem Schiffe nach neutralen Häfen ohne Einlieferung der vorgeschriebenen Erklärungen verschifft werden.

Auf Verlangen wird die Zoll- und Accise-Deputation unter ihrem Siegel gegen eine Gebühr von Crt. $\frac{1}{2}$ 2. Certificate über die geschehene Einlieferung der eidlichen Erklärungen und Verpflichtungsscheine ausstellen.

Gegeben in Unserer Raths-Versammlung.

Hamburg, den 22. Mai 1854.

D ä n e m a r k.

N^o 47. Verordnung, betreffend den Sundzoll von denjenigen Schiffen, welche Munition, den kriegführenden Mächten gehörig, führen.

Das Finanz-Ministerium hat unter dem 24. d. der Direction mitgetheilt, dass während des Krieges, der wahrscheinlich zwischen Russland und England-Frankreich bevorsteht, in Uebereinstimmung mit dem, was in früheren Kriegsfällen befolgt worden ist, bei der Behandlung von Schiffen, welche Munition, Waffen, Armatur, Provisionen oder andere Kriegsbedürfnisse, den kriegführenden Mächten zugehörend, geladen haben, im Sunde und in den Belten folgende Regeln beobachtet werden sollen, nämlich:

- 1) Munition, Waffen, Armatur, Provisionen oder andere Kriegsbedürfnisse, in Kriegsschiffen, sind frei vom Zolle, und die Schiffe frei von jeder Abgabe.
- 2) Eben dies gilt für Transport-Schiffe unter Convoi eines dieselbe Flagge führenden Kriegsschiffes oder Flotte.
- 3) Handelsschiffe dagegen, die zum Transport von obgenannten Artikeln befrachtet sind, sind nicht frei vom Zolle, ausser auf geschehene Vorstellung der beikommenden Regierung und eine darnach, zufolge allerhöchster Resolution, gegebene specielle Freiordre, welche jedoch solche Schiffe nur, was den Sundzoll angehet, befreiet, während Feuergelder und Clarirungskosten erlegt werden müssen.

N^o 48. Bekanntmachung, betr. Getraide-Ausfuhr aus den russischen Häfen am Schwarzen und Asowschen Meer.

Nachdem die russische Regierung durch einen Ukas vom 12. (24.) Febr. d. J. die Ausfuhr von Korn aus Odessa, so wie aus sämmtlichen Häfen am schwarzen und asowschen Meere nach dem Auslande verboten hatte, ist in Veranlassung dessen, dass der K. dänische Gesandte in St. Petersburg sich an die Kais. Regierung in Betreff dieses Verbotes gewandt hatte, von Sr. Majestät dem Kaiser Folgendes resolvirt worden:

1) Die Kornwaaren, die von den Unterthanen Sr. Maj. des Königs von Dänemark gekauft worden sind und deren Ausfuhr durch den Ukas vom 12. (24.) Febr. d. J. verboten worden ist, werden für Rechnung der Kais. Krone zu denselben Preisen übernommen werden, um welche die Verkäufer und Käufer unter einander einig geworden sind.

2) Die Gelder, welche von den Käufern auf die Hand gegeben sein mögen, werden ihnen zurückgezahlt werden, und im Falle die ganze Kaufsumme erlegt worden, wird der volle Betrag ebenfalls refundirt werden. Bis die definitive Aufmachung stattfindet, wird die Quittirung den Betreffenden mitgetheilt werden.

Obiges, was der K. Gesandte dem unterzeichneten Ministerium einberichtet hat, unterlässt man nicht, hiemit zur öffentlichen Kunde zu bringen.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Kopenhagen den 15. April 1854.

N^o 49.

Bekanntmachung wegen Wiederinkraftsetzung der Verordnung vom 4. Mai 1803, betreffend das Verhalten der Handelnden und Seefahrenden während eines Krieges zwischen fremden Seemächten, m. m.

Unterm 11. d. M. haben Seine Majestät der König das unterzeichnete Ministerium Allergnädigst zu ermächtigen geruht, sämmtlichen Allerhöchstdero Unterthanen, die in der Verordnung vom 4. Mai 1803, betreffend das Verhalten der Handelnden und

Seefahrenden während eines Krieges zwischen fremden Seemächten, enthaltenen Regeln in Erinnerung zu bringen und ihnen dabei zu erkennen zu geben, dass die gedachte Verordnung, auf Grund des wahrscheinlich nunmehr bevorstehenden Krieges, an jedem Orte und in den Landen Sr. Majestät von dem Tage an, da diese Bekanntmachung daselbst zur öffentlichen Kunde gebracht worden, wieder in Wirksamkeit tritt.

Gleichwie es indessen für erforderlich erachtet wird, einzelne allgemeinere Bestimmungen jener Verordnung zu vervollständigen, so haben Seine Maj. auch nicht beanstanden wollen, den Königlichen Unterthanen vorläufig einige Anleitung geben zu lassen, um zu beurtheilen, wie sie sich zu verhalten haben, damit ihrerseits die Pflicht gewissenhaft erfüllt werde, sowohl im Allgemeinen den auf den vorausgesetzten Kriegsfall zur Anwendung kommenden vertragsmässigen Bestimmungen, als auch der, auf Allerhöchsten Befehl mehren fremden Mächten, und namentlich den eventuell kriegführenden Theilen, mittelst der in hier beigefügter Circularnote mitgetheilten Neutralitätserklärung in demselben Geiste und gänzlich in der Art und Weise nachzuleben, wie solches von Seiten Seiner Majestät und Allerhöchstdero Regierung geschehen wird.

Mit Rücksicht hierauf ist das unterzeichnete Ministerium zugleich Allerhöchst beauftragt, Folgendes bekannt zu machen und einzuschärfen:

§ 1. Mit Beziehung auf den Art. 1 der Verordnung vom 4. Mai 1803, wird hiedurch bestimmt, dass die daselbst vorgeschriebenen Königlichen lateinischen Seepässe für alle Reisen, mit Ausnahme derer, welche von einem inländischen Hafen nach dem anderen in der Ostsee, im Kattegat und in der Nordsee, oder zwischen dänischen und neutralen Häfen in der Ostsee und im Kattegat unternommen werden, zu erwerben sind.

Obgleich der Königl. lateinische Seepass nur für eine Reise gilt, d. h. von der Zeit an, da das Schiff nach Empfang desselben von seiner Heimath ausgegangen ist, bis es wieder dahin zurückkehrt (Verordnung vom 4. Mai 1803, Art. 12), so steht doch nach Befinden der Umstände die Erneuerung desselben mittelst einfachen Visums zu gewärtigen.

Unter den in der Verordnung vom 4. Mai 1803 erwähnten Collegien werden jetzt die betreffenden Ministerien verstanden, und wenn im Art. 14 derselben Verordnung das General-Land-Oekonomie- und Commerz-Collegium genannt wird, so ist hierunter das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, gleichwie unter der in demselben Artikel genannten Westindisch-Guineischen Rente- und General-Zollkammer das Finanzministerium, zu verstehen.

Der Königl. lateinische Seepass wird von dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, bis weiter unentgeltlich, ausgefertigt.

§ 2. Ausser den in der Verordnung vom 4. Mai 1803, Art. 13 benannten Waaren sind unter der Benennung Kriegscontrebande ferner alle solche fabricirte Gegenstände zu verstehen, welche unmittelbar zum Kriegsgebrauch dienlich sind.

Für den Fall, dass etwa in Folge besonderer Stipulation zwischen Sr. Maj. dem Könige und fremden Mächten, irgend Veränderungen oder nachträgliche Bestimmungen in Betreff der für Kriegscontrebande zu achtenden Gegenstände sich als nothwendig ergeben möchten, behält sich das unterzeichnete Ministerium vor, nach dazu erhaltener Allerhöchster Ermächtigung, das näher Erforderliche zur öffentlichen Kunde zu bringen.

§ 3. In Folge bestehender vertragsmässiger Bestimmungen (cfr. den Vertrag mit Grossbritannien vom 11. Juli 1670, Art. 3 und den explicatorischen Artikel vom 21./11. Juli 1780), sowie in Gemässheit des Inhalts der Allerhöchsten Neutralitätserklärung (Punkt 1) ist es den Königl. Unterthanen unerlaubt, sowohl überhaupt in irgend einer Eigenschaft bei den eventuell kriegführenden Mächten entweder zu Lande oder am Bord ihrer Regierungsschiffe Dienste zu nehmen, als insbesondere die Kriegs- oder Transportschiffe jener Mächte ausserhalb der Lootsfahrwasser der Dänischen Monarchie zu lootsen.

Vorstehendes wird zur Nachricht und Nachachtung für Alle, die es angeht, hiedurch zur öffentlichen Kunde gebracht.

Königliches Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten,
Kopenhagen, den 20. April 1854.

Bluhme.

N^o 50. Erneuerte Verordnung v. 4. Mai 1803, betr. das Verhalten der neutralen Handlung und Schifffahrt während eines Seekrieges.

Wir Christian VII. &c. Thun kund hiemit: Obgleich Wir durch verschiedene zuvor ergangene Anordnungen die Regeln und Vorschriften festgesetzt haben, nach welchen Unsere handelnden und seefahrenden Unterthanen sich in Kriegszeiten verhalten sollen: so haben Wir dennoch unter den gegenwärtigen Umständen für nöthig erachtet, dasjenige in einer Verordnung zusammen zu stellen, und in einzelnen Theilen näher zu bestimmen, was von dem Inhalte obgedachter Unserer Verordnungen in Zukunft allen Beikommenden zur Richtschnur dienen soll, damit dadurch diejenigen Grundsätze zu Jedermanns Wissenschaft gelangen können, nach welchen Wir zu allen Zeiten die Rechte Unserer handelnden und seefahrenden Unterthanen zu handhaben gesonnen sind, und Niemand sich mit Unwissenheit der ihm als Unserm Unterthan unter den angeführten Umständen obliegenden Pflichten entschuldigen könne. Es ist demnach Unser allergnädigster Wille, dass nachstehendes Reglement hinführo einzig und allein von allen und jeden befolgt werden soll, die an den Vortheilen, welche die Neutralität Unserer Flagge in Kriegszeiten den Handelsunternehmungen und der Seefahrt Unserer Unterthanen gewährt, Theil nehmen wollen, und wollen Wir zu dem Ende hiedurch alle zuvor wegen des Verhaltens Unserer Unterthanen unter obgedachten Umständen erlassene Verordnungen gänzlich aufgehoben und ausser Kraft gesetzt haben. Setzen, befehlen und wollen demnach, wie folget:

Art. 1.

Unsere handelnden und seefahrenden Unterthanen, welche ein ihnen gehörendes Schiff über See nach solchen Orten ausenden wollen, wohin die Wirkung eines ausgebrochenen Krieges nach dessen Beschaffenheit sich erstrecken kann, sollen verbunden sein, unter Beobachtung aller nachbenannten Vorschriften und Regeln, einen königlichen lateinischen Seepass, nebst den übrigen zu einer gesetzmässigen Schiffsexpedition erforderlichen Papieren und Documenten, zu erwerben. Zu dem Ende wird es bei jedesmaligen Ausbruche von Feindseligkeiten zwischen fremden Mächten näher bestimmt und bekannt gemacht werden, zu welcher Fahr

und nach welchem Ort die Erwerbung königlicher lateinischer Seepässe für erforderlich erachtet wird.

Art. 2.

Ein königlicher lateinischer Seepass wird nicht verliehen, ehe und bevor der Eigenthümer des Schiffes, für welches derselbe verlangt wird, das zur Erweisung seines rechtmässigen Besitzstandes erforderliche Schiffscertificat erworben, und gehörigen Orts beigebracht hat.

Art. 3.

Das Schiffscertificat soll hinführo Niemanden ertheilt werden, der nicht erweislich Unser Unterthan, und entweder in Unseren Reichen oder Landen geboren ist, oder sich vor dem Ausbruche der Feindseigkeiten zwischen fremden Seemächten im Besitze der völligen bürgerlichen Gerechtsame entweder in Unseren oder anderen neutralen Staaten befunden hat. In allen Fällen aber soll der Eigenthümer des Schiffes, für welches ein Schiffscertificat verlangt wird, irgendwo in Unsern Königreichen und Landen angesessen sein.

Art. 4.

Ein Jeder, der nach Inhalt des vorhergehenden Artikels zur Erwerbung eines Schiffscertificats berechtigt ist, soll, um selbiges zu impetiren, sich bei dem Magistrate der Stadt oder bei der Obrigkeit des Ortes einfinden, wohin das Schiff gehört, oder wo die mehrsten Rheder desselben vorhanden sind, und haben diese, entweder alle, oder doch wenigstens der Hauptrheder, ihren körperlichen oder eigenhändig geschriebenen und unterzeichneten Eid darauf zu leisten, dass das Schiff, für welches ein Certificat verlangt wird, ihm oder ihnen sämmtlich königlichen Unterthanen, gehöre, und keine Kriegscontrebande, welche für eine von den kriegführenden Mächten oder deren Unterthanen bestimmt ist, am Bord habe.

Art. 5.

Es soll in Kriegszeiten keinem, der in den einer kriegführenden Macht zugehörenden Landen geboren ist, erlaubt sein, ein mit Unserm königlichen Seepasse versehenes Schiff zu führen, es sei dero, dass derselbe vor dem Ausbruche der Feindseligkeiten in Unsern Königreichen und Landen das Bürgerrecht gewonnen habe.

Art. 6.

Ein jeder Schiffer, welcher ein mit Unserm königlichen lateinischen Seepasse versehenes Schiff führen will, muss das Bürgerrecht in Unsern Königreichen und Landen gewonnen haben; er ist verpflichtet, seinen Bürgerbrief stets bei sich am Bord zu führen. Zur Gewährleistung, dass er nichts unternehme, was dem Inhalte dieser Anordnung zuwiderlaufen möchte, soll es ihm obliegen, vor seiner Abreise aus dem Hafen, wo er den Pass erhält, eidlich zu versichern, dass mit seinem Willen nichts geschehen solle, wodurch die ihm ertheilten Pässe und Certificate gemissbraucht werden könnten. Dieser Eid des Schiffers soll von dem Rheder zugleich mit dessen Gesuche um Ertheilung des Passes eingesandt werden; wenn aber dieses wegen der Abwesenheit des Schiffers nicht geschehen kann, soll der Rheder davon gehörige Anzeige thun, und Unser Consul oder Handelscommissair in dem Districte, in welchem der Schiffer sich aufhält, soll Uns dafür verantwortlich sein, dass dieser beim Empfange des Passes den befohlten Eid wirklich ablege.

Art. 7.

Auf den Schiffen, welche mit einem königlichen lateinischen Seepasse versehen werden sollen, muss sich kein Cargadeur, Factor, Commis oder sonstiger Schiffsofficiant am Bord befinden, der ein Unterthan einer von den kriegführenden Mächten ist.

Art. 8.

Von der zu solchen Schiffen gehörigen Mannschaft soll allezeit die Hälfte aus Seeleuten Unserer Reiche und Lande bestehen. Sollte der Fall eintreten, dass die Mannschaft eines Schiffes in fremden Landen durch Desertion, Todesfälle oder Krankheit unvollständig wird, so dass es dem Schiffer nicht länger möglich ist, dem Inhalte des obigen Artikels Genüge zu leisten, so soll es ihm in diesem Falle erlaubt sein, so viele fremde und vorzüglich neutrale Unterthanen anzunehmen, als zur Fortsetzung der Reise erforderlich sind; jedoch darf in keinem Falle die Anzahl der Unterthanen kriegführender Mächte, welche sich am Bord des Schiffes befindet, ein Drittheil der gesammten Schiffsmannschaft übersteigen. Auch soll eine jede mit der Mannschaft vorgehende Veränderung zugleich mit den

Ursachen dazu von dem Schiffer in der Mannschaftsliste angeführt und eingezeichnet werden, und soll gedachte Liste jedesmal von Unserm Consul, Handelscommissair, oder deren Bevollmächtigten in den Häfen, in welche das Schiff einläuft, attestirt und unterschrieben werden, damit der Schiffer sich durch diese Beglaubigung in allen vorkommenden Fällen legitimiren könne.

Art. 9.

Folgende Schiffsdocumente sollen ausser dem im 2ten Artikel erwähnten Certificate allezeit am Bord der Unseren Unterthanen gehörigen, auf fremde Fahrt gehenden Schiffe befindlich sein:

Der Biel- oder Baubrief, und sofern derjenige, für dessen Rechnung das Schiff gebaut worden, es an einen andern Eigenthümer abgelassen hat, auch der Kaufbrief oder Uebertragungscontract. Diese Documente sollen bei der Requisition des Passes von dem Rheder an die beikommenden Collegien oder Obrigkeiten zugleich mit dem Certificate eingesandt werden, um dadurch die gesetzmässige Qualification des Schiffes zur Erhaltung eines Passes zu erweisen *).

Der königliche lateinische Seepass, nebst den dazu gehörenden Uebersetzungen.

Der Messbrief.

Die Mannschafts- oder Musterrolle, die von den beikommenden Beamten gehörig attestirt sein muss.

Die Certepartien und Connoissemement über die Ladung. Und endlich:

Der Zoll- oder Clarirungszettel von dem Orte, woselbst die Ladung eingenommen worden.

Art. 10.

Der Messbrief muss von den in Unsern Reichen und Landen zur Messung der Schiffe bestellten Beamten ausgefertigt sein. Im Fall, dass einer Unserer Unterthanen ein in dem Hafen einer neutralen Macht belegenes Schiff erkauft, soll Unser daselbst befindliche Consul autorisirt sein, die Messung des Schiffes zu veranstalten, und dem Schiffer einen Interimsmessbrief auszufertigen, welcher nachher für gültig angesehen werden soll, bis

*) cf. Placat vom 8. Juni 1803.

das Schiff in einem der Häfen Unserer Staaten ankommt, woselbst es gehörig vermessen und eingebrannt, auch für dasselbe ein förmlicher Messbrief ausgefertigt werden soll, welcher nachher beständig beim Schiffe verbleibt.

Art. 11.

Dagegen verbieten Wir allen und jeden, Rhedern sowohl als Schiffern, hiedurch aufs ernstlichste und nachdrücklichste, sich doppelte Schiffspapiere zu erwerben oder am Bord zu haben, oder eine fremde Flagge zu führen, so lange sie in ihrer Fahrt sich der von Uns ihnen allergnädigst ertheilten Papiere und Documente bedienen.

Art. 12.

Unser königlicher lateinischer Seepass gilt nur für eine Reise, d. h., von der Zeit an, da das Schiff nach Empfang desselben von seiner Heimath ausgegangen ist, bis es wieder dahin zurückkehrt, wofern nicht inzwischen das Schiff durch Verkauf oder auf andere Weise an einen andern Eigenthümer gekommen ist, in welchem Falle der neue Besitzer die erforderlichen Pässe und Papiere auf seinen Namen zu erwerben hat.

Art. 13.

Da es nach den allgemein angenommenen Grundsätzen den Unterthanen neutraler Staaten nicht erlaubt ist, solche Waaren in ihren Schiffen zu verladen, welche für Kriegscontrebande zu achten sind, wenn selbige für die kriegführenden Mächte oder deren Unterthanen bestimmt sind, oder diesen bereits zugehören: so haben Wir, um jedem etwanigen Missbrauche Unserer Flagge zur Führung von dergleichen verbotenen Artikeln zuvorzukommen, und, damit Niemand sich mit Unwissenheit entschuldigen könne, hiedurch ausdrücklich bestimmen wollen, was unter der Benennung von Kriegscontrebande verstanden werde. Und ist es unser allergnädigster Wille, dass folgende Artikel und Waaren von allen und jeden Unsern Unterthanen hinführo für Kriegscontrebande gehalten und angesehen werden sollen, als da sind: Kanonen, Mörser, alle Arten von Waffen, Pistolen, Bomben, Granaten, Kugeln, Gewehre, Feuersteine, Luntten, Pulver, Salpeter, Schwefel, Cuirasse, Piken, Degen, Gehänge, Patrontaschen, Sattel und Zäume; doch mit Ausnahme einer solchen Quantität

von diesen Artikeln, welche zur Vertheidigung des Schiffes und der Mannschaft desselben eiforderlich sein könnte. — Ausserdem aber bleiben die von Uns mit den fremden Mächten, vermittelt besonderer Stipulationen, eingegangenen positiven Verbindlichkeiten wegen Führung verbotener Waaren und Eigenthumes in den Schiffen Unserer Unterthanen in völliger Kraft; und es soll ein jeder Rheder bei Ertheilung des Passes mit einer besondern Vorschrift über dasjenige, was er in gedachter Rücksicht wahrzunehmen hat, versehen werden.

Art. 14.

Sollte ein nach einem neutralen Hafen bestimmtes Schiff solche Waaren einladen, welche, wenn sie nach einem, einer kriegführenden Macht gehörigen Hafen bestimmt wären, als Kriegscontrebande anzusehen sein würden, so sollen, ausser dem Eide, welchen Rheder und Schiffer vor den beikommenden Magistraten und Obrigkeiten abzulegen haben, sowohl der Einlader als auch der Schiffer verpflichtet sein, eine mit der Factura und den Canoissemekten übereinstimmende, von der gewöhnlichen Angabe beim Zoll verschiedene Declaration auszustellen, worin die Art und Beschaffenheit der unter obige Bestimmung fallenden Waaren, sammt deren Quantität und Werth, enthalten ist. Diese Declaration soll vom Einlader sowohl als vom Schiffer unterschrieben, und von dem beikommenden Zollbeamten an dem Orte, wo die Ladung ausclarirt wird, attestirt, dann aber sofort von gedachtem Zollbeamten an Unsere Westindisch-Guineische Rente- und Generalzollkammer eingesandt werden, damit nach selbiger die richtige Ankunft der darin verzeichneten Waaren nach dem Orte ihrer Bestimmung, in soweit sie nicht durch authentisch bewiesene Unglücksfälle oder gewaltsame Aufbringung verhindert worden, controllirt werden könne. Diese Controlle soll auf folgende Weise geführt werden: Der Einlader der obgedachten Waaren soll von Unserm Consul oder Handelscommis-saire an dem Orte wohin das Schiff bestimmt ist, oder wenn daselbst kein Consul, Handelscommisair oder von diesen Bevollmächtigter angesetzt sein sollte, von der beikommenden Obrigkeit oder andern unter öffentlicher Autorität angesetzten und dazu qualificirten Personen des Ortes einen

Attest beibringen, wodurch die Ankunft des Schiffes und die Löschung der Waaren, übereinstimmend mit der bei Abgang des Schiffes ausgestellten Declaration, auf eine rechtskräftige Art erwiesen wird. Dieser Attest soll erworben, und an Unser General-Landesöconomie- und Commerzcollegium eingesandt werden, sobald das Schiff an dem Orte seiner Bestimmung ankommt, oder bei dessen Zurückkunft in einem einländischen Hafen.

Wird dieser Attest innerhalb einer, nach Verhältniss der Länge der Reise, angemessenen Zeit nicht beigebracht, so hat Unser General-Landesöconomie- und Commerzcollegium dem Einlader eine Erklärung abzufordern, wie er selbige eidlich zu erhärten sich getrauet, dass er von dem Schiffe und dessen Ladung keine Nachricht erhalten habe. Im Fall die Ankunft des Schiffes und die wirkliche Auslöschung der vorerwähnten Waaren nicht erwiesen werden kann, und kein Unglücksfall oder gewaltsame Aufbringung des Schiffes solches erweislich verhindert hat, so soll der Einlader an die Seepasscasse Unseres General-Landesöconomie- und Commerzcollegii eine Geldbusse von 20 Reichsthälern für jede Commerzlast der Trächtigkeit des Schiffes erlegen, sowie auch ausserdem der Rheder sowohl als der Schiffer der gesetzlichen Ansprache in solchen Uebertretungsfällen unterworfen sein sollen.

Art. 15. Kein Schiffer darf nach einem Hafen segeln, welcher durch eine der kriegführenden Mächte an der Seeseite blockirt ist, in welcher Absicht er aufs genaueste nach den ihm von den beikommenden Obrigkeiten bekannt gemachten Verwarnungen über die Blockade eines oder des andern Hafens sich zu richten hat. In dem Falle, dass er bei Einlaufen in einen Hafen, dessen Blockirung ihm vorhin nicht bekannt gewesen, ein Schiff unter Orlogsflagge einer der kriegführenden Mächte antreffen sollte, und es ihm von dem commandirenden Chef zu erkennen gegeben wird, dass der Hafen wirklich blockirt ist, soll er sich unverzüglich von da hinwegbegeben, ohne auf irgend einige Weise zu versuchen, sich heimlich in den Hafen einzuschleichen, so lange selbiger in blockirtem Zustande verbleibet.

Art. 16.

Es soll keinem Unserer Unterthanen erlaubt sein, am Bord von Caperschiffen Dienste zu nehmen, viel weniger dergleichen selbst auszurüsten, oder in deren Ausrüstung interessirt zu sein. Auch darf kein Rheder oder Schiffer sein Schiff zur Transportirung von Truppen, Waffen oder Kriegsmmunition von keiner Art gebrauchen lassen. Sollte der Fall eintreten, dass ein Schiffer es nicht hindern könnte, dass sein Schiff von einer nicht abzuwehrenden Uebermacht auf die angeführte Art gemissbraucht würde, so liegt es ihm dennoch ob, auf das kräftigste und durch eine förmliche Acte gegen diese gewaltthätige Behandlung zu protestiren, welche abzuwenden nicht in seiner Macht gestanden.

Art. 17.

Wenn ein Kauffahrteischiff, welches nicht unter bewaffnetem Schutze segelt, von einem den kriegführenden Mächten zugehörigen bewaffneten Schiffe, welches zur Untersuchung der Schiffspapiere berechtigt ist, auf der See angegriffen wird: so soll der Schiffer keinen Widerstand gegen diese Untersuchung leisten, wenn selbige von dem Chef des erwähnten armirten Schiffes vorgenommen wird. Er ist vielmehr schuldig, getreulich und ohne Vorbehalt alle zu dem Schiffe und dessen Ladung gehörigen Papiere und Documente vorzuweisen. Zugleich wird es sowohl dem Schiffer als auch dessen Officiern und übrigen Mannschaft auf das nachdrücklichste untersagt, irgend eines von den zu dem Schiffe oder der Ladung gehörigen Papieren und Documenten, es sei vor oder während der Visitation, über Bord zu werfen, oder auch auf irgend eine Art zu vernichten oder zu entwenden. Wenn Handelsschiffen eine bewaffnete Convoy unter Unserer Orlogsflagge zugestanden wird, so soll ein jeder Schiffer, ehe er zur Theilnahme daran zugelassen wird, dem Chef der Convoy seine mithabenden Schiffspapiere vorzeigen, und sich in allen Fällen aufs genaueste den Befehlen desselben gemäss verhalten.

Art. 18.

Sollte ein Rheder oder Schiffer sich vermessen, in einem oder andern Theile gegen den Inhalt dieser Unserer Verordnung

zu handeln, so soll er sowohl sein Bürgerrecht verwirkt haben, als auch des Privilegiums, Schiffe ausrüsten zu dürfen, verlustig gehen, und ausserdem der gerichtlichen Ansprache untergeben, und nach Beschaffenheit der Umstände entweder als Eidbrüchiger oder als muthwilliger Uebertreter der königlichen Mandate bestraft werden.

Dagegen wollen wir Unsere lieben und getreuen Unterthanen, welche den obigen Vorschriften und Regeln allerunterthänigst nachleben, bei ihrer rechtmässigen Handlung und Schiffahrt landesväterlich handhaben und beschirmen. Weshalb Wir auch allen Unsern Ministern, Consuln und andern beikommenden Beamten an fremden Orten zur Pflicht machen und befehlen, dass sie aus allen Kräften dahin zu sehen haben, dass Unsern Unterthanen kein Nachtheil oder Schaden zugefügt, in vorkommenden Fällen aber dem Beleidigten zu seinem Rechte und gebührendem Schadenersatz verholfen werde; wie Wir denn auch zu allen Zeiten jede gegründete Reclamation, welche Unsere Unterthanen in obgedachter Hinsicht Uns allerunterthänigst vorzutragen sich gemüssiget sehen möchten, allernädigst wollen unterstützen lassen.

Urkundlich unter Unserm königlichen Handzeichen und vorgedruckten Insiegel. Gegeben in Unserer königlichen Residenzstadt Kopenhagen, den 4ten Mai 1803.

N^o 51.

Mittheilung über die von der Königlichen Regierung s. Z. abgegebene Neutralitäts-Erklärung, sowie über die auf dieselbe eingegangenen Erwiderungen der betreffenden fremden Regierungen.

(Aus dem Königlichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.)

Als am Schlusse des letzt verwichenen Jahres die politischen Verhältnisse in Europa einen Charakter angenommen hatten, wonach die Gefahr einer Störung des allgemeinen Friedens immer drohender wurde, auch zwischen den grossen Seemächten eine Spannung eingetreten war, deren Folgen für den Norden

von unberechenbarer Bedeutung werden konnten, so fassten Se. Majestät der König, im Einvernehmen mit Allerhöchst Ihrem erhabenen Nachbarn, Sr. Majestät dem Könige von Schweden und Norwegen, den Beschluss, sämmtliche bei dem maritimen Verkehre interessirte europäische Regierungen, sowie die vornehmsten amerikanischen Staaten, mit welchen Dänemark in diplomatischer Verbindung steht, von der Politik in Kenntniss zu setzen, welche Se. Majestät in dem möglichen Falle eines Seekrieges zu befolgen beabsichtigen, um das gute Einverständniss und die zwischen Dänemark und allen Regierungen bestehenden freundschaftlichen Beziehungen aufrecht zu erhalten.

Demzufolge, und gleichzeitig mit einem von Seiten der königlich schwedisch-norwegischen Regierung ergangenen ähnlichen Erlasse, wurde unter'm 20. December v. J. den betreffenden königl. Gesandtschaften die Allerhöchste Weisung ertheilt, den Regierungen resp. in Athen, Berlin, Bremen, Brüssel, Constantinopel, Florenz, im Haag, in Hamburg, Hannover, Lissabon, London, Lübeck, Madrid, Neapel, Oldenburg, Paris, St. Petersburg, Rio Janeiro, Schwerin, Neustrelitz, Turin, Washington und Wien, eine Erklärung folgenden Inhalts zu überreichen:

„Die in dem gegenwärtigen Augenblicke, in Folge der Kriegserklärung der ottomanischen Pforte eingetretenen politischen Verwickelungen und die Möglichkeit eines bevorstehenden Seekrieges, haben der Regierung Sr. Maj. des Königs von Dänemark die Verpflichtung auferlegt, den Folgen, welche daraus entspringen könnten, eine ernstliche Aufmerksamkeit zu widmen. Es ist ihr aufrichtiger Wunsch, das gute Einvernehmen und die freundschaftlichen Verhältnisse, welche zwischen Dänemark und allen europäischen Regierungen so glücklich bestehen, unverändert zu bewahren; und Se. Maj. der König von Dänemark, welchem Nichts mehr am Herzen liegt, als diese Verhältnisse aufrecht zu erhalten und zu befestigen, erachten es für Ihre Pflicht, die verbündeten und befreundeten Mächte nicht rücksichtlich des Ganges der Politik in Unwissenheit zu lassen, welche Allerhöchstdieselben in dem oben gedachten Falle zu befolgen beabsichtigen.

Sowohl in Folge der aufrichtigen Freundschaft, welche zwischen den Souverainen und Völkern Dänemarks und der Ver-

einigten Königreiche Schweden und Norwegen herrscht, als in Betracht derjenigen Gemeinschaft der Interessen und politischen Grundsätze, welche in der Gegenseitigkeit ihre Stütze und Stärke findet, haben Se. Majestät der König von Dänemark Sich veranlasst gesehen, zuerst und zuvörderst Sich mit Ihrem erhabenen Freunde, Nachbarn und Verbündeten, Sr. Majestät dem Könige von Schweden und Norwegen, wegen der Massregeln zu verständigen, die eintretenden Falles zu ergreifen wären, um ein gemeinsames Verfahren zu erzielen, welches durch seine Identität die Anwendung des vereinbarten Systems zu erleichtern geeignet sein würde. Nachdem diese Einleitungen diejenige günstige Aufnahme gefunden haben, welche man zu erwarten berechtigt war, hat der Unterzeichnete, ausserordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister (Chargé d'Affaires) Sr. Majestät des Königs von Dänemark bei N. N., in Uebereinstimmung mit den von beiden Souverainen gefassten Beschlüssen, von seinem Allergnädigsten Herrn den Befehl erhalten, N. N. Ministerium von den allgemeinen Regeln in Kenntniss zu setzen, die Se. Majestät der König von Dänemark aufstellen zu müssen geglaubt haben, um die Stellung Ihrer Lande für den beklagenswerthen Fall zu bestimmen, dass Feindseligkeiten zwischen den mit Sr. Majestät befreundeten und verbündeten Mächten ausbrechen sollten.

Das System, welches Se. Majestät der König von Dänemark wahrzunehmen und unverbrüchlich anzuwenden gesonnen sind, ist dasjenige, welches aus einer strengen Neutralität hervorgeht, die auf Loyalität, Unparteilichkeit und gleicher Achtung für die Rechte aller Mächte beruht. Die Verpflichtungen und Vortheile, welche diese Neutralität in Folge der einmüthigen Anschauung beider Höfe *) für die Regierung Sr. Majestät des Königs von Dänemark mit sich führen würde, sind folgende:

- 1) Sich während des etwa ausbrechenden Krieges jeder directen oder indirecten Theilnahme zum Nachtheil der andern zu enthalten;
- 2) Die Kriegs- und Handelsschiffe der kriegführenden Mächte in den Häfen der Monarchie zuzulassen, jedoch

*) Von Kopenhagen und Stockholm.

vorbehältlich der in der Willkühr der Regierung stehenden Befugniss, den erstgenannten Schiffen, sowie Transportschiffen, welche zu den Flotten der kriegführenden Mächte gehören, den Eintritt in den Hafen von Christiansö gänzlich zu untersagen. Die Gesundheits- und Polizei-Anordnungen, welche die Umstände erforderlich gemacht haben oder noch erforderlich machen dürften, müssen natürlich befolgt und respectirt werden. Kaper werden in dänischen Häfen nicht zugelassen und auf dänischen Rheden nicht geduldet.

3) Den Schiffen der kriegführenden Mächte das Recht zu gestatten, sich in den Häfen der Monarchie mit allen Waaren und Kaufmannsgütern zu ihrem Bedarf zu versehen, die zur Kriegscontrebande gerechneten Artikel allein ausgenommen.

4) Die Häfen der Monarchie jeder Prise zu verschliessen, ausgenommen im erweislichen Nothfall, und die Verurtheilung und den Verkauf von Prisen in diesen Häfen zu verbieten; und endlich

5) in den Handels-Verhältnissen der Lande Sr. Majestät des Königs von Dänemark mit den im Kriege befindlichen Staaten jeder Sicherheit und Erleichterung für die dänischen Schiffe und deren Ladungen theilhaftig zu bleiben, jedoch immer unter der Verpflichtung für diese Schiffe, sich nach den Regeln zu richten, die im Falle einer erklärten und wirksamen Blockade allgemein geltend und anerkannt sind.

Dies sind die allgemeinen Grundsätze der Neutralität, zu welcher Se. Majestät der König von Dänemark Sich für den Fall, dass ein Krieg in Europa ausbrechen sollte, entschlossen. Der König schmeichelt sich damit, dass man sie als mit dem Völkerrecht übereinstimmend anerkennen wird, und dass eine redliche und treuliche Einhaltung derselben Sr. Majestät gestatten wird, mit den freundschaftlichen und verbündeten Mächten in denjenigen Verhältnissen zu bleiben, die vor jeder Unterbrechung zu bewahren ihm für das Wohl seiner Unterthanen so sehr obliegt.

Mit der Bitte, dass N. N. gegenwärtige Mittheilung geneigt zur Kenntniss der N. N. Regierung bringen wolle, ergreift der Unterzeichnete diese Gelegenheit etc.“

Auf diese Mittheilung haben die betreffenden Regierungen successive, und zwar in nachstehender Reihenfolge befriedigende und anerkennende Antwort abgeben lassen, nämlich:
 die Königlich Belgische Regierung, unterm 31. Decbr. v. J.,
 der Senat der freien u. Hansestadt Hamburg, unt. 5. Jan. d. J.,
 die K. K. Oesterreichische Regier. unterm 10. Jan. d. J.,
 die Grossh. Mecklenburg-Strelitz. Reg., unt. 11. Jan. d. J.,
 die K. Französische Regierung, unterm 12. Januar d. J.,
 der Senat der freien u. Hansestadt Lübeck, unterm 13. Jan. d. J.,
 die K. Niederländische Regierung, unterm 17. Januar d. J.,
 die K. Russische Regierung, unterm 18/6ten Januar d. J.,
 die K. Grossbritannische Regierung, unterm 20. Jan. d. J.,
 die Königlich Preussische Regierung, unterm 23. Jan. d. J.,
 die Königlich Sardinische Regierung, unterm 24. Jan. d. J.,
 der Senat der freien u. Hansestadt Bremen, unt. 24. Jan. d. J.,
 die K. Hannoversche Regierung, unterm 25. Jan. d. J.,
 die K. Sicilianische Regierung, unterm 25. Jan. d. J.,
 die Grossh. Mecklenburg-Schwerin. Reg., unt. 30. Jan. d. J.,
 die K. Portugiesische Regierung, unterm 31. Jan. d. J.,
 die Königlich Spanische Regierung, unterm 9. Febr. d. J.,
 die Grossh. Oldenburgische Regierung, unt. 10. Febr. d. J.,
 die Regierung in Washington, unterm 14. Februar d. J.,
 die Kaiserlich Türkische Regierung, unterm 17. Febr. d. J.,

Alle diese Antworten stimmen völlig mit denjenigen überein, welche der königlich Schwedisch-Norwegischen Regierung zugegangen sind. Letzteres gilt auch von den Erwiderungen, welche resp. unterm 18. Januar, ²⁴/₁₂ Januar und 13. Februar d. J. von der Grossherzoglich Toskanischen, der Königlich Griechischen und der Kaiserlich Brasilianischen Regierung ertheilt sind. In diesen Antworten, von welchen die letzterwähnte erst am 16. v. M. hieselbst eingegangen ist, haben die betreffenden Regierungen sich indess auf einfache Bescheinigung des Empfanges der Neutralitäts-Erklärung beschränkt.

(Kopenhagen, den 20. April 1854).

Schweden und Norwegen.

N^o 52 a—b. Verfügung in Betreff der Seepässe.

Christiania, den 21. März.

Eine von der norw. Regierung, zufolge k. Resolution vom 15. d., erlassene Bekanntmachung, in Betreff der Benutzung königlicher Seepässe, bestimmt, mit Bezug auf das Gesetz vom 1. Juni 1848, dass norwegische Fahrzeuge, welche von einer norwegischen Zollstelle nach dem Auslande clariren, mit einem königl. Seepasse versehen sein müssen, welcher von dem Tage, wo das Fahrzeug in Norwegen ausclarirt, bis zu dem Tage, an welchem es wieder bei einer norwegischen Zollstelle einclarirt, gültig ist. Zur Erlangung des Passes müssen die vorgeschriebenen Beweise der Nationalität beigebracht werden.

Für die etwa jetzt in ausländischer Fahrt ohne Seepass befindlichen norwegischen Fahrzeuge wird bis Ende Juni d. J. der Zoll-Cassirer an dem Platze, wo das Fahrzeug zu Hause gehört, auf Verlangen des Rheders einen k. Seepass für die vorhabende Reise verabfolgen.

In Betreff der Fahrt in Kriegszeiten ist es den Schiffen untersagt, Kriegs-Contrebande (für die kriegführenden Mächte oder deren Unterthanen bestimmt) zu transportiren (worüber bei Ertheilung des Passes das Nähere mitgetheilt wird). Wird die Besatzung norwegischer Schiffe in fremden Ländern durch Desertion, Todesfälle etc. uncomplet, so ist es dem Capitain gestattet, sie durch fremde Leute, am liebsten Unterthanen neutraler Staaten, zu ersetzen, und darf die Anzahl der etwa am Bord befindlichen Mannschaft, die aus Unterthanen der kriegführenden Mächte besteht, nicht den dritten Theil der Gesamtzahl übersteigen.

Kein Capitain darf eine Blockade brechen oder, nachdem ihm solche gehörig angezeigt ist, heimlich hindurchsegeln. Auch darf kein norwegisches Schiff doppelte Schiffspapiere oder fremde Flagge führen, so lange es mit norweg. Papieren und Documenten versehen ist. Kein norwegischer Unterthan darf ferner Dienste auf Kaperschiffen nehmen, viel weniger noch letztere ausrüsten oder in deren Ausrüstung betheiligt sein.

N^o 52 b. Verordnung, betreffend die Schifffahrt und den Handel Schwedens während des Krieges unter fremden Staaten.

Nous O s c a r, par la grâce de Dieu, Roi de Suède et de Norvège, des Goths et des Vandales, savoir faisons: qu'ayant reconnu la nécessité, en vue des collisions qui menacent d'éclater entre des Puissances maritimes étrangères, que ceux de nos fidèles sujets, qui exercent le commerce et la navigation, observent rigoureusement les obligations et précautions requises pour assurer au pavillon Suédois tous les droits et privilèges qui lui reviennent en qualité de pavillon neutre, et pour éviter également tout ce qui pourrait en quelque manière le rendre suspect aux Puissances belligérantes et l'exposer à des insultes; Nous avons jugé à propos, en rapportant ce qui a été statué précédemment à cet égard, d'ordonner que les règles suivantes devront dorénavant être généralement observées:

§ 1.

Pour être admis à jouir des droits et privilèges revenant au pavillon Suédois en sa qualité de neutre, tout bâtiment Suédois devra être muni des documens qui, d'après les Ordonnances existantes *) sont requis pour constater sa nationalité, et ces documens devront toujours se trouver à bord du bâtiment, pendant ses voyages.

§ 2.

Il est sévèrement défendu aux Capitaines d'avoir des papiers de bord et des connoissemens doubles ou faux, ainsi que de hisser pavillon étranger, en quelle occasion ou sous quel prétexte que ce soit.

§ 3.

S'il arrivait que, pendant le séjour d'un bâtiment Suédois à l'étranger, l'équipage, soit par désertion, mort, maladie ou autres causes, se trouvât diminué au point de n'être plus suffisant pour la manoeuvre du navire, et qu'ainsi des matelôts étrangers devront être engagés, ils devront être choisis de préférence parmi les sujets de Puissances neutres; mais dans aucun cas le nombre

*) Les Ordonnances Royales du 1 Mars 1841 et du 15 Août 1851.

des sujets des Puissances belligérantes, qui se trouveront à bord du navire, ne devra excéder un tiers du total de l'équipage. Tout changement de cette nature dans le personnel du navire, avec les causes qui y ont donné lieu, devra être marqué par le Capitaine sur le rôle de l'équipage, et la fidélité de cette annotation devra être certifiée par le Consul ou Vice-Consul Suédois compétent, ou bien, en cas qu'il ne s'en trouvât point sur les lieux, par la Municipalité, le Notaire public ou quelqu'autre personne de la même autorité, suivant les usages des pays respectifs.

§ 4.

Les bâtimens Suédois, en qualité de neutres, pourront naviguer librement vers les ports et sur les côtes des nations en guerre; toutefois les Capitaines devront s'abstenir de toute tentative d'entrer dans un port bloqué, dès qu'ils ont été formellement prévenus de l'état de ce port par l'officier qui commande le blocus.

Par un port bloqué, on entend celui qui est tellement fermé par un ou plusieurs vaisseaux de guerre ennemis stationés et suffisamment proches, qu'on ne puisse y entrer sans danger évident.

§ 5.

Toutes marchandises, même propriété des sujets des Puissances belligérantes, pourront être librement menés à bord des bâtimens Suédois, en leur qualité de neutres, à la réserve des articles de contrebande de guerre. Par contrebande de guerre il faut entendre les articles suivans: canons, mortiers, armes de toute espèce, bombes, grenades, boulets, pierres à feu, mèches, poudre, salpêtre, soufre, cuirasses, piques, ceinturons, gibernes, selles et brides, ainsi que toutes fabrications pouvant servir directement à l'usage de la guerre, — en exceptant toutefois la quantité de ces objets qui peut être nécessaire pour la défense du navire et de l'équipage.

Pour le cas qu'à l'égard de la définition des objets de contrebande de guerre, des changemens ou additions devraient être introduits par suite de conventions avec les Puissances étrangères, il en sera ultérieurement statué.

§ 6.

Il est interdit à tout Capitaine Suédois de se laisser employer, avec le bâtiment qu'il conduit, à transporter, pour aucune des Puissances belligérantes, des dépêches, des troupes ou des munitions de guerre, sans y être contraint par une force réelle; auquel cas il devra protester formellement contre un tel emploi de la force.

§ 7.

Les bâtimens des Puissances belligérantes pourront importer dans les ports Suédois et en exporter toutes denrées et marchandises, pourvu que, d'après le tarif général des douanes, elles soient permises à l'importation ou à l'exportation, et à la réserve des articles réputés contrebande de guerre.

§ 8.

Il est défendu à tout sujet Suédois d'armer ou d'équiper des navires pour être employés en course contre quelque une des Puissances belligérantes, leurs sujets et propriétés; ou de prendre part à l'équipement de navires ayant une pareille destination. Il lui est également défendu de prendre service à bord de corsaires étrangers.

§ 9.

Il ne sera permis à aucun corsaire étranger d'entrer dans un port Suédois et de séjourner sur nos rades. Des prises ne pourront non plus être introduites dans les ports Suédois, autrement que dans le cas de détresse constatée. Il est également interdit à nos sujets d'acheter des corsaires étrangers des effets capturés, de quelle espèce que ce soit.

§ 10.

Lorsqu'un Capitaine, faisant voile sans escorte, est rencontré en pleine mer par quelque vaisseau de guerre de l'une des Puissances belligérantes, ayant droit de contrôler ses papiers de bord, il ne doit ni se refuser, ni chercher à se soustraire à cette visite; mais il est tenu à produire ses papiers loyalement et sans détour, ainsi qu'à surveiller que ni depuis que son navire ait été hélé, ni pendant la visite, aucun des documens concernant le navire ou son chargement ne soit soustrait ou jeté à la mer.

§ 11.

Lorsque les bâtimens marchands font voile sous escorte de vaisseaux de guerre, les Capitaines devront se régler sur ce qui est prescrit par l'ordonnance Royale du 10 Juin 1812.

§ 12.

Le Capitaine qui observe scrupuleusement tout ce qui lui est prescrit ci-dessus, doit jouir, d'après les traités et le droit des gens, d'une navigation libre et sans gêne; et si, nonobstant il est molesté, il a droit de s'attendre à l'appui le plus énergique de la part de Nos Ministres et Consuls à l'étranger, dans toutes les justes réclamations qu'il pourra faire pour obtenir réparation et dédommagement; au lieu que le Capitaine qui omet et néglige d'observer ce qui vient de lui être prescrit pour sa route, ne devra s'en prendre qu'à lui-même des désagrémens qui pourront résulter d'une pareille négligence, sans avoir à espérer Notre appui et protection.

§ 13.

Dans le cas qu'un navire Suédois fut saisi, le Capitaine doit remettre au Consul ou Vice-Consul Suédois, s'il s'en trouve dans le port où son bâtiment est amené, mais, à son défaut, au Consul ou Vice-Consul Suédois le plus voisin, un rapport fidèle et dûment certifié des circonstances de cette prise avec tous ses détails.

Mandons et ordonnons à tous ceux à qui il appartiendra de se conformer exactement à ce que dessus. En foi de quoi Nous avons signé la présente de Notre main et y avons fait apposer Notre sceau Royal. Donné au Château de Stockholm le 8 Avril 1854.

(L. S.)

Oscar.

J. F. Fahræus.

N^o 53. Bekanntmachung betr. die Blockade der Ostsee-Häfen.

Die k. grossbritannische Gesandtschaft hierselbst hat ein Schreiben des Vice-Admirals Sir Charles Napier mitgetheilt, welches meldet, dass mehrere, sowohl schwedische als dänische, Handelsfahrzeuge, welche unter dem Vorgeben, dass die Blockade nicht bekannt gemacht worden sei, in blockirte Häfen ein-

zulaufen versucht haben, von der Küste Kurlands zurückgewiesen worden sind. In Folge dessen hat der Oberbefehlshaber der k. grossbr. Flotte darum angehalten, dass es zur allgemeinen Kunde gebracht werden möchte, dass fortan alle Fahrzeuge, welche die Blockaden zu brechen versuchen, von der k. grossbr. Flotte werden aufgebracht werden. *)

Stockholm, d. 30. Mai 1854.

Das Ministerium des Auswärtigen.

Niederlande.

N^o 54. Erklärung der Neutralität und Verbot der Ausfuhr von Kriegscontrebande.

Da der Minister der auswärtigen Angelegenheiten in Erfahrung gebracht, dass man beabsichtigt hat, Kriegsmunition mit Verletzung der einer neutralen Macht durch das Völkerrecht auferlegten Pflichten auszuführen, so hält er sich für verpflichtet, Rheder und Verlader auf die Gefahr aufmerksam zu machen, welcher sie nicht allein sich selbst durch dergleichen Versendungen aussetzen würden, sondern auch auf die nachtheiligen Folgen und Verlegenheiten, welche die niederländischen Schiffe würden treffen können, falls bei den kriegführenden Mächten nicht das Vertrauen bestände, dass diese Flagge auf keinen Fall zu unerlaubtem Transporte von Kriegscontrebande verwendet werden würde.

Bei den Zusicherungen, welche die Königliche Regierung erhalten hat, dass der Grundsatz: „freies Schiff, freies Gut“ von allen kriegführenden Mächten werde beobachtet werden; dass nur in Beziehung auf Kriegscontrebande und auf Depeschen, die für eine der kriegführenden Mächte bestimmt sind, eine Ausnahme gemacht werden soll, und dass die Untersuchung, ob sich in Schiffen mit niederländischer Flagge dergleichen Contrebande befinde, mit möglichster Schonung bewerkstelligt werden

*) Eine Bekanntmachung gleichen Inhalts ist auch vom dänischen Ministerium des Auswärtigen unterm 3. Juni erlassen.

werde, ist es für den ehrlichen Kaufmann und Rheder von grosser Wichtigkeit, dass überall die Ueberzeugung obwalte, es werde von der niederländischen Flagge kein Missbrauch getrieben und keine Veranlassung zu ungünstigen Voraussetzungen gegen diejenigen, welche das Vorrecht haben, unter dieser Flagge zu fahren gegeben werden.

Die Regierung Sr. Majestät des Königs würde Schiffen, welche, den Pflichten neutraler Staaten zuwider, Kriegscontrebande am Bord haben, oder sich mit der Ueberbringung verbotener Depeschen befassen sollten, ihren Schutz nicht gewähren können.

Haag, den 14. April 1854.

van Hall.

N^o 55 a—b. Verordnungen wider Kaperei.

Zufolge der Befehle des Königs bringen die Minister der auswärtigen Angelegenheiten, der Justiz und der Marine zur Kenntniss aller Betheiligten, dass zum Behufe des Einhaltens vollständiger Neutralität unter den dermaligen Umständen keine Kaper, gleichviel unter welcher Flagge und mit welcherlei Kaperbriefen sie auch versehen sein mögen, sei es mit oder ohne Prisen, in unsern Häfen und Meeresmündungen zugelassen werden sollen, ausgenommen in Fällen von Seeschäden, und dass die geeigneten Befehle erlassen worden sind, solche Kaper und deren Prisen unter allen Umständen zu bewachen und sie zu veranlassen, auf das Schleunigste wieder die See zu gewinnen.

Haag, den 15. April 1854.

van Hall. J. Donker Curtius. J. Enslic.

N^o 55 b.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten und der Justizminister warnen kraft Königlicher Ermächtigung hiermit alle Einwohner des Königreiches, sich während des gegenwärtigen Krieges auf irgend eine Weise mit Kaperei zu befassen, indem keine Kaperbriefe oder Patente, welche ohne Genehmigung der Niederländischen Regierung von kriegführenden Mächten Nieder-

ländischen Unterthanen ertheilt werden sollten, irgend welche rechtsgültige Kraft haben werden.

Die besagten Minister bringen ferner zu allgemeiner Kenntniss, dass die Niederländische Regierung, unter Beobachtung einer strengen Neutralität, keine Genehmigung ertheilter Kaperbriefe bewilligen wird, und dass demnach alle Unterthanen des Königs und überhaupt Alle, welche aus irgend einem Grunde den Gesetzen des Landes unterworfen sind, falls sie, kraft derartiger Documente, Kaperei treiben oder die Hand dazu bieten, von anderen Nationen als Seeräuber betrachtet und behandelt werden können, sowohl wegen Verbrechens wider die Sicherheit des Staates als auch wegen Raubes mit bewaffneter Hand.

Haag, den 15. April 1854.

van Hall. J. Donker Curtius.

B e l g i e n.

N^o 56. Verbot der Betheiligung an Kaper-Unternehmungen.

Der Handelsstand wird davon in Kenntniss gesetzt, dass an alle Justiz-, Marine- und Militairbehörden Instructionen gerichtet worden, wodurch sie davon in Kenntniss gesetzt werden, dass Korsaren, unter welcher Flagge auch immer oder mit welchen Kaperbriefen auch sie versehen sind, sei es, dass sie allein oder mit weggenommenen Schiffen erscheinen, in unsern Häfen nur bei drohender Seegefahr zugelassen werden. Die Behörden werden beauftragt, die Korsaren und ihre Prisen zu überwachen und sie sobald als möglich auslaufen zu lassen. Dieselben Behörden sind angewiesen, keinen von den kriegführenden Mächten ausgegangenen Kaperbriefen gesetzliche Gültigkeit zuzuerkennen, wenn das Gouvernement des Königs nicht die Ermächtigung dazu ertheilt. Jedwede Person, die, den Gesetzen des Königreichs unterworfen, Kaper ausrüstete oder daran Theil nähme, würde sich also einerseits dem bloßstellen, dass sie im Auslande als Pirat behandelt würde und andererseits, dass sie vor den

belgischen Gerichtshöfen nach der Strenge der Gesetze behandelt würde.

Brüssel, den 25. April 1854.

(Nachdem Belgien eine allgemeine Verwarnung wegen Theilnahme an Kaper-Expeditionen schon erlassen, hat das Justizministerium dieses Landes unterm 2. v. M. noch ein Circular an sämtliche Justizbehörden in Betreff dieses Gegenstandes und unter Bezugnahme auf jene Bekanntmachung gerichtet. Nach diesem Circular soll nicht allein die Kaperei, sondern überhaupt jede im Widerspruch mit den Pflichten der Neutralen vorgenommene Handlung bestraft werden.)

(Börsenhalle, den 6. Mai 1854.)

Spanien.

Nº 57. Verbot der Betheiligung an Kaper-Unternehmungen und der Ausfuhr von Kriegscontrebände.

En consideracion à quanto Me ha expuesto Mi Ministro de Marina, de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros, Vengo en decretar lo que sigue:

Artículo 1º. Se prohíbe en todos los puertos de la Monarquía el equipar, abastecer y admitir corsario alguno con pabellon ruso.

Art. 2º. Se prohíbe igualmente á los propietarios, patrones ó capitanes de los buques mercantes españoles admitir patentes de corso de Potencia alguna, ni prestar à los que tengan ese carácter auxilio que no sea reclamado por la humanidad en caso de incendio ó naufragio.

Art. 3º. El trasporte de todo articulo de comercio quedo garantizado por el pabellon español, excepto el de los efectos de guerra y pliegos ó comunicaciones, y el que se haga en puntos bloqueados por las partes beligerantes en cuyo caso el Gobierno de S. M., mediante el presente decreto, no se constituye responsable de los daños que reciban los infractores.

Dado en Palacio á doce de Abril de mil ochocientos cincuenta y cuatro. — Está rubricado de la Real mano.

El Ministro de Marino

El Marqués de Molins.

Portugal.

Nº 58 Decret, betr. die in Handel und Schiffahrt während des Krieges zu beobachtenden Grundsätze.

Sir, — War being declared between the powers, with whom we have ancient alliances, which it is important to preserve, and it being the duty of the crown of Portugal to take every measure, in order that, on its part, it preserves the most strict neutrality in this contest, in such a manner that none of the belligerents may be treated with more or less favour than the other; and giving consideration to what has always been observed by the Sovereigns and Governments of these Kingdoms, it becomes your Majesty's ministers to propose to your Majesty the following decree, the adoption of which must follow, on the part of the Portuguese Government, the observance of the laws of nations which neutral powers are bound to maintain and sustain — Office of the Interior, May 5, 1854.

Duke of Saldanha.

Rodrigo de Fonseca Magalhaens.

Viscount D'Athoguia.

Frederico Guilherme da Silva Pereira.

Antonio Maria de Fontes Pereira de Mello.

DECREE.

Taking into consideration the report of the ministers and secretaries of state of all the departments; it is my will and pleasure, in the name of the King, to decree the following: —

Art. 1. — The relations of the peace, friendship, and perfect understanding, which subsist between Portugal and all the Governments of Europe, must, on our part, be preserved intact, and continue to be religiously maintained; observing the most

strict and absolute neutrality with respect to the powers who are actually engaged in war.

Art. 2. — In the ports of this kingdom and its possessions, in whatever part of the world, Portuguese subjects and foreigners resident in Portugal, are prohibited to construct or arm vessels destined as privateers, during the present war, and the concession of letters of marque will be refused to both one and the other.

Art. 3. — The entrance of privateers and the prizes which shall have been taken by them or by whatever vessels of war of the belligerent powers, is also prohibited in the ports mentioned in the preceding article.

Section. — From this rule are excepted cases of necessity in which, according to the law of nations, hospitality is rendered indispensable, without, however, it being in any manner permitted, that they may sell or discharge the prizes so coming into the ports of these Kingdoms, or that the ships and vessels, entered there, may remain longer than is indispensable to their receiving the succours of humanity, which, in conformity to the said law of nations and the disposition of the decrees of the 30th of August, 1780, and the 3d of June, 1803, shall be due to them.

The Ministers and Secretaries of State of all the departments shall thus understand and carry it into execution.

Signed by the King Regent and all the Ministers, as above.

Sardinien.

N^o 59. **Decret denselben Gegenstand betreffend.**

In dem Kampfe, den die Regierungen Frankreichs und Grossbritanniens gegen Russland unternommen, haben dieselben, um die nachtheiligen Folgen des Kriegszustandes für den Handel zu vermeiden, den Beschluss gefasst, für jetzt keine Ermächtigung zur Ausrüstung von Korsaren durch Kaperbriefe zu ertheilen, und gleichzeitig haben sie, mittelst einer identischen Declaration, die Grundsätze bekannt gemacht, welche sie während

dieses Krieges auf die Schifffahrt und auf den Handel neutraler Staaten anzuwenden beabsichtigen.

Diese beiden Nationen haben auf einen Theil der Rechte, die ihnen als kriegführenden Mächten kraft des Völkerrechts zustehen, verzichtet, sich jedoch die Ausübung des Rechtes vorbehalten, Gegenstände der Kriegscontrebände mit Beschlag zu belegen und die Neutralen daran zu verhindern, dass sie Depeschen des Feindes überbringen, so wie, dass sie eine wirksame Blockade (*blocco effettivo*) verletzen, welche durch hinreichende Streitkräfte vor den Festungen, Rheden oder Küsten der Staaten unterhalten wird, mit denen sie im Kriege begriffen sind.

Die Streitkräfte zur See werden demnach das Eigenthum des Feindes, welches an Bord neutraler Fahrzeuge verführt wird, nicht confisciren, sofern dasselbe nicht Kriegscontrebände ist, und ebenso wenig das Eigenthum der Neutralen, ausser der Kriegscontrebände, das sich am Bord feindlicher Fahrzeuge findet.

Dies sind die Beschlüsse, welche von den verbündeten Regierungen in Gemeinschaft angenommen sind, und deren Inhalt von Seiten Sr. Majestät des Kaisers der Franzosen durch seinen Gesandten amtlich der Königlichen Regierung eröffnet ist, welche, da sie ihrerseits, in gerechter Gegenseitigkeit, ihre Unterthanen die Verpflichtungen der strengsten Neutralität erfüllen lassen muss, verbietet, dass auf irgend einem Puncte des Staates irgend ein Kaper unter russischer Flagge ausgerüstet, mit Mundvorräthen und Munition versehen oder mit seinen Prisen zugelassen werde, wobei sie ihren Unterthanen aufgiebt, sich auf das Gewissenhafteste der Betheiligung an Ausrüstungen dieser Art, so wie an irgend einer andern Handlung, die den Pflichten einer strengen Neutralität zuwider wäre, zu enthalten.

Die Chefs der Marine-Directionen, die Beamten, die von ihnen abhängen, und die Hafen- und Küsten-Capitaine, jeder innerhalb seiner Befugnisse, werden wechselweise mitwirken, um die strenge Erfüllung dieser Anordnungen zu sichern.

Turin, d. 12. April 1854.

Beide Sicilien.

N^o 60. Bekanntmachung, denselben Gegenstand betreffend.

Sua Maestà il Re N. S., vollendo da un lato conservare in tutta la sua estensione la neutralità adottata nella presente guerra, e trovando dall' altro conformi ai principî della sua politica quelli manifestati dalle Potenze belligeranti circa il commercio de' neutri, si é degnata risolvere:

Che non saranno ammessi ne'Porti a Rade de' Suoi Reali Domini legni armati in corso, nè saran loro somministrati munizioni o altrezzi di qualunque specie ad essi inservienti.

Che non saranno ricevuti nei Reali Porti gli armatori con prede, se non nel caso di pericolo evidente, nè potranno da essi acquistarsi oggetti predati di qualsiasi natura;

Che non potranno i Regi sudditi prender servizio a bordo di armatori esteri;

Che i legni di Real Bandiera non potranno trasportare verun oggetto riconosciuto come controbanda di guerra ad alcuna delle Potenze belligeranti;

Che i medesimi potranno liberamente dedicarsi al loro commercio ne' porti e nelle rade delle potenze belligeranti e trasportare nella loro qualità di neutri anche le mercanzie appartenenti a' sudditi delle dette Potenze, eccettuato però il controbanda di guerra;

Che infine dovranno i legni di Real Bandiera astenersi di entrare in quei porti che trovansi stretti da blocco reale ed effettivo, cioè quando é questo sostenuto da forza sufficiente e quando vi è stata formale intimazione dall' ufficiale che la comanda;

Le norme che le Potenze belligeranti seguiranno circa al commercio de' neutri consistono: a che la bandiera copre la mercanzia; che le proprietà de' neutri, anche sui legni nemici, sono inviolabili (escluso in ambo i casi il controbanda di guerra); che il blocco sostenuto da forze proporzionate, ed annuziato, dovrà rispettarsi: e che infine non si rilasceranno lettere di marca.

Si rendi ciò a pubblica notizia per norma del commercio.

Napoli, 17 maggio 1854.

Ministerio a Real Secreterio di Stato dell' Interno.

Vereinigte Staaten von Amerika.

N^o 61. Erklärung auf die von Frankreich und England ausgesprochenen Grundsätze, wegen Behandlung der neutralen Schifffahrt während des gegenwärtigen Krieges.

Le Gouvernement des Etats-Unis de l'Amérique du Nord a répondu, le 28 avril, à la communication qui lui avait été faite par le ministre de France, de la déclaration des deux grandes puissances maritimes de l'Europe, relativement aux pavillons neutres durant la guerre actuelle. Dans cette réponse, M. L. Marcy exprime, au nom du président de l'Union, le vœu que les maximes adoptées de concert par la France et l'Angleterre deviennent pour l'avenir la règle de conduite de toutes les nations civilisées. Le secrétaire d'Etat déclare, en outre, que son gouvernement a la ferme volonté d'observer strictement et de faire observer de même les devoirs de la neutralité. Il rappelle que la législation du pays interdit sévèrement à tout citoyen américain, ainsi qu'à toute personne établie sur le territoire de l'Union, les équipements de corsaires, les commissions, les enrôlements d'hommes en vue de prendre part à la guerre étrangère. M. Marcy ajoute qu'il n'est pas à craindre que quelque tentative ait lieu pour enfreindre ces lois, mais que, dans le cas où l'attente du gouvernement de l'Union à ce sujet serait trompée, le président croirait devoir user du pouvoir dont il est investi pour les faire respecter.

Nachtrag.

Grossbritannien.

N^o 62. Verhandlung im Unterhause, wiefern Steinkohlen als Contrabande zu betrachten?

Captain Scobell wished to ask the First Lord of the Admiralty whether by the recent Orders in Council, or in any other manner, coals were prohibited as contraband of war, from being carried by the vessels of neutral powers into any port or place in the dominions of Russia which is not in a state of blockade?

Sir James Graham said: that this question was one of great importance, and at the same time of great difficulty. Coal was not included as contraband of war in the terms of the Order in Council, but directions had been sent to our cruizers to treat it as an article of doubtful character. It was laid down by the rules of the code regulating the conduct of commercial transactions in time of war, that coal should be treated as an article of doubtful character, and in point of fact it had been so treated in the course of last war. He might illustrate the case of coal by that of hemp. It was possible that an article of a doubtful character might be intended for purposes of a commercial nature, in which case it was treated as an ordinary commercial article; it was possible also that it might be intended for purposes of war, in which case it was treated as contraband of war. The instructions, therefore, issued to her

Majesty's officers for their guidance were, to exercise a sound discretion in judging of it, both as to the port of destination to which the article was being conveyed, and from any reasonable presumption he might entertain as to the use to which the commodity of coal was to be applied. If they should be satisfied, on looking both at the port of destination and the other grounds which might exist for judging as to its real character, that it was intended bona fide for commercial purposes, then they were not to touch it; but if, on the other hand, they should come to an opposite conclusion, then the article would be taken possession of, and dealt with in the Court of Admiralty as statute and international law directed.

N^o 63. Erklärung des Blockadezustandes von Riga, Libau u. Windau.

Ihrer Maj. Dampfschiff „Amphion“, Rhede von Memel,
den 12. Mai 1854.

Ich habe die Ehre Sie aufzufordern, Ihr. Maj. Consuln in Riga, Libau und Windau zu benachrichtigen, dass diese Häfen jetzt strenge blockirt sind, und dass alle Schiffe, welche dieselben nach dem 15. Mai, ganz oder theilweise beladen, verlassen, angehalten und nach England oder Frankreich geschickt werden sollen, um condemnirt zu werden. Diese Mittheilung ist in jenen Häfen öffentlich bekannt zu machen. Ich habe die Ehre etc.

A. C. Key,

Capitain.

An Herrn J. Hertslett, Ihrer Maj. Consul in Memel.

N^o 64. Ausstellung von Verpflichtungsscheinen bei der Ausfuhr von Kriegscontrebande.

(25. May 1854.)

Mr. Scholefield begged to ask the Secretary of the Treasury, whether the commissioners have had under their consideration the advisability of substituting for the numerous separate bonds now required for the shipping of certain goods, a single

bond from the captain or consignees of each ship; and if so, whether he is prepared to state the decision at which they have arrived.

Mr. Wilson said that a proposal to the effect of that stated by his hon. friend had been made to the Treasury, that is to allow one common bond to be taken for the whole of the goods shipped in a single vessel, notwithstanding that there were a variety of proprietors. But his hon. friend must see that it was insufficient for the purpose, for it was impossible for the captains to answer for the use that might be made of warlike stores shipped on board a vessel, when they were removed to a foreign country, and those stores might be used for objectionable purposes, and, therefore, more than a single bond was required. The Government, therefore, after careful consideration, had come to the conclusion not to accept a common bond, but to require bonds to be given by each individual shipper on whose faith the goods were shipped. By recent changes, a large portion of goods had been exempted from bonds, and any inconvenience produced by such restrictions had been diminished.

N^o 65. Verhandlung im Unterhause betr. Blockade der russischen Häfen.

Mr. Headlam asked the First Lord of the Admiralty whether an effective blockade was now in force against any of the Russian ports in the Baltic or the Black Sea, or, if not, whether any information could be given as to the intentions of the Government on the subject? He hoped the right hon. gentleman would give as full information as he could, consistently with his public duty, upon this subject, at it was one upon which considerable uncertainty prevailed among the mercantile and shipping interests.

Sir J. Graham. — It has been thought proper, both in the Baltic and in the Black Sea, to institute a rigorous blockade of the Russian coasts, and I have reason to believe, although I have not as yet been officially or certainly informed, that the blockade of Riga does in fact exist, and that there is an effective

force to carry it into execution. With respect to other ports in the Gulf of Finland and in the Black Sea, I have no such certain information, but as soon as it is received the usual notification will be given in the Gazette of such blockades. It is unnecessary for me to say to my hon. and learned friend, with reference to the effects of a notice of blockade, *de facto* operative in every port so blockaded, without notice from the seat of Government, that it is effectual only in the immediate neighbourhood of the blockaded place. The effect of a more general notice from the seat of Government is, that all parties in every portion of the ocean are held to be cognizant of that notice, and the blockade is held to be effectual against all neutrals when the notice has been given. —

Mr. Gibson asked the right hon. gentleman whether it was intended to blockade the Russian coast in the White Sea?

Sir J. Graham replied that it was not intended at present to blockade Archangel, or any other port in the White Sea.

(Ueber die Praxis der englischen Admiralitäts-Gerichte in Bezug auf die von den Neutralen angekauften feindlichen Schiffe vergl. einige Auszüge aus: Wildman's Institutes of international law etc., in der Anmerkung zu *Nº* 42.)

Frankreich.

***Nº* 66. Decret betr. die Uebereinkunft mit Grossbritannien im Betreff der Prisen.**

Napoléon,
Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,
A tous présents et à venir, salut:

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des affaires étrangères,

Avons décrété et décrétons ce qui suit:

Art. 1. Une convention, suivie d'une annexe, ayant été conclue, le 10 mai de la présente année 1854, entre la France

et le royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, pour régler le mode de jugement et de partage des prises faites dans le cours de la présente guerre; et les actes de ratification ayant été respectivement échangés le 20 du même mois, ladite convention, dont la teneur suit, recevra sa pleine et entière exécution.

Sa Majesté l'Empereur des Français et Sa Majesté la Reine du royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, voulant déterminer la juridiction à laquelle devra appartenir le jugement des prises qui, dans le cours de la guerre actuelle, pourront être opérées en commun par les forces navales des deux nations, ou des prises qui pourront être faites sur des navires marchands appartenant aux sujets de l'un des deux pays par les croiseurs de l'autre, et voulant régler en même temps le mode de répartition des produits des prises effectuées en commun, ont nommé pour leurs plénipotentiaires à cet effet, savoir:

Sa Majesté l'Empereur des Français, le sieur Alexandre Colonna, comte Walewski, etc. etc.

Et Sa Majesté la Reine du royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le très honorable George-William-Frederic, comte de Clarendon, etc. etc.

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1. Lorsqu'une prise sera faite en commun par les forces navales des deux pays, le jugement en appartiendra à la juridiction du pays dont le pavillon aura été porté par l'officier qui aura eu le commandement supérieur dans l'action.

Art. 2. Lorsqu'une prise sera faite par un croiseur de l'une des deux nations alliées, en présence et en vue d'un croiseur de l'autre qui aura ainsi contribué à intimider l'ennemi et à encourager le capteur, le jugement en appartiendra à la juridiction du capteur effectif.

Art. 3. En cas de capture d'un bâtiment de la marine marchande de l'un des deux pays, le jugement en appartiendra toujours à la juridiction du pays du bâtiment capturé: la cargaison suivra, quant à la juridiction, le sort du bâtiment.

Art. 4. En cas de condamnation dans les circonstances prévues par les articles précédens:

1^o. Si la capture a été faite par des bâtimens des deux nations agissant en commun, le produit net de la prise, déduction faite des dépenses nécessaires, sera divisé en autant de parts qu'il y aura d'hommes embarqués sur les bâtimens capteurs, sans tenir compte des grades, et les parts revenant aux hommes embarqués sur les bâtimens de la nation alliée seront payées et délivrées à la personne qui sera dûment autorisée par le Gouvernement allié à les recevoir, et la répartition des sommes revenant aux bâtimens respectifs sera faite par les soins de chaque Gouvernement, suivant les lois et réglemens du pays.

2^o. Si la prise a été faite par les croiseurs de l'une des deux nations alliées, en présence et en vue d'un croiseur de l'autre, le partage, le paiement et la répartition du produit net de la prise, déduction faite des dépenses nécessaires, auront lieu également de la manière indiquée ci-dessus.

3^o. Si la prise faite par un croiseur de l'un des deux pays a été jugée par les tribunaux de l'autre, le produit net de la prise, déduction faite des dépenses nécessaires, sera remis de la même manière au Gouvernement du capteur, pour être distribué conformément à ses lois et réglemens.

Art. 5. Les commandans des bâtimens de guerre de Leurs Majestés se conformeront, pour la conduite et la remise des prises, aux instructions jointes à la présente convention, et que les deux gouvernemens se réservent de modifier, s'il y a lieu, d'un commun accord.

Art. 6. Lorsque, pour l'exécution de la présente convention, il y aura lieu de procéder à l'estimation d'un bâtiment de guerre capturé, cette estimation portera sur sa valeur effective, et le Gouvernement allié aura la faculté de déléguer un ou plusieurs officiers compétens pour concourir à l'estimation. En cas de désaccord, le sort décidera quel officier devra avoir la voix prépondérante.

Art. 7. Les équipages des bâtimens capturés seront traités suivant les lois et réglemens du pays auquel la présente convention attribue le juge de la capture.

A ce traité sont annexées les instructions suivantes :

Instructions pour les commandans des bâtimens de guerre de Sa Majesté l'Empereur des Français et de Sa Majesté la Reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

Vous trouverez ci-joint copie d'une convention signée le 10 de ce mois, entre Sa Majesté l'Empereur des Français et Sa Majesté la Reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, pour régler la juridiction à laquelle devra appartenir le jugement des prises opérées en commun par les forces navales alliées, ou faites sur des navires marchands appartenant aux sujets de l'un des deux Etats par les croiseurs de l'autre, ainsi que le mode de répartition du produit des prises effectuées en commun.

Pour assurer l'exécution de cette convention, vous aurez à vous conformer aux instructions suivantes :

Art. 1. Lorsque, par suite d'une action commune, vous serez dans le cas de rédiger le rapport ou le procès-verbal d'une capture, vous aurez soin d'indiquer avec exactitude les noms des bâtimens de guerre présens à l'action ainsi que de leurs commandans, et, autant que possible, le nombre d'hommes embarqués à bord de ces bâtimens au commencement de l'action sans distinction de grades.

Vous remettrez une copie de ce rapport ou procès-verbal à l'officier de la puissance alliée qui aura eu le commandement supérieur dans l'action, et vous vous conformerez aux instructions de cet officier en ce qui concerne les mesures à prendre pour la conduite et le jugement des prises ainsi faites en commun sous son commandement.

Si l'action a été commandée par un officier de votre nation, vous vous conformerez aux réglemens de votre propre pays, et vous vous bornerez à remettre à l'officier le plus élevé en grade de la puissance alliée présent à l'action, une copie certifiée du rapport ou du procès-verbal que vous aurez rédigé.

Art. 2. Lorsque vous aurez effectué une capture en présence et en vue d'un bâtiment de guerre allié, vous mentionnerez exactement, dans le rapport que vous rédigerez, s'il s'agit d'un bâtiment de guerre, et, dans le procès-verbal de capture, s'il s'agit d'un bâtiment de commerce, le nombre d'hommes que

vous aviez à bord au commencement de l'action, sans distinction de grades, ainsi que le nom du bâtiment de guerre allié qui se trouvait en vue, et, s'il est possible, le nombre d'hommes embarqués à bord, également sans distinction de grades. Vous remettrez une copie certifiée de votre rapport ou procès-verbal au commandant de ce bâtiment.

Art. 3. Lorsque, en cas de violation de blocus, de transports d'objets de contrebande, de troupes de terre ou de mer ennemies ou de dépêches officielles de ou pour l'ennemi, vous serez dans le cas d'arrêter ou saisir un bâtiment de la marine marchande du pays allié, vous devrez :

1°. Rédiger un procès-verbal énonçant le lieu, la date et le motif de l'arrestation, le nom du bâtiment, celui du capitaine, le nombre des hommes de l'équipage, et contenant, en outre, la description exacte de l'état du navire et de sa cargaison ;

2°. Réunir en un paquet cacheté, après en avoir fait l'inventaire, tous les papiers de bord, tels que actes de nationalité ou de propriété, passe-ports, chartes parties, connaissements, factures et autres documens propres à constater la nature et la propriété du bâtiment et de la cargaison ;

3°. Mettre les scellés sur les écoutilles ;

4°. Placer à bord un officier avec tel nombre d'hommes que vous jugerez convenable pour prendre le bâtiment en charge et en assurer la conduite ;

5°. Envoyer le bâtiment au port le plus voisin de la puissance dont il portait le pavillon ;

6°. Faire remettre le bâtiment aux autorités du port où vous l'aurez fait conduire, avec une expédition du procès-verbal et de l'inventaire ci-dessus mentionnés, et avec le paquet cacheté contenant les papiers de bord.

Art. 4. L'officier conducteur d'un bâtiment capturé se fera délivrer un reçu, constatant la remise qu'il en aura faite ainsi que la délivrance qu'il aura faite du paquet cacheté et de l'expédition du procès-verbal et de l'inventaire ci-dessus mentionnés.

Art. 5. En cas de détresse, si le bâtiment capturé est

hors d'état de continuer sa route, l'officier chargé de conduire dans un port de la puissance alliée une prise faite sur la marine marchande de cette puissance, pourra entrer dans un port de son propre pays ou dans un port neutre, et il remettra sa prise à l'autorité locale, s'il entre dans un port de son pays, et au consul de la nation alliée, s'il entre dans un port neutre, sans préjudice des mesures ultérieures à prendre pour le jugement de la prise. Il veillera, dans ce cas, à ce que le rapport ou procès-verbal et l'inventaire qu'il aura rédigés, ainsi que le paquet cacheté contenant les papiers de bord, soient envoyés exactement à la juridiction chargée du jugement.

Art. 6. Vous ne considérerez point comme prisonniers et vous laisserez librement débarquer les femmes, les enfans et les personnes étrangères au métier des armes ou à la marine qui se trouveront à bord des bâtimens arrêtés.

Sauf cette exception et celles que vous suggérera le soin de votre sûreté, vous ne distrairez aucun individu du bord; dans tous les cas, vous conserverez à bord le capitaine, le subrécargue et ceux dont le témoignage serait essentiel pour le jugement de la prise.

Vous traiterez comme prisonniers de guerre, sauf l'exception ci-dessus indiquée au paragraphe 1., tous les individus quelconques trouvés à bord des bâtimens ennemis.

Vous n'imposerez à la liberté des sujets alliés ou neutres, trouvés sur les bâtimens alliés ou neutres, d'autre restriction que celle qui pourra être nécessaire pour la sécurité du bâtiment.

Quant à vos nationaux, vous les traiterez conformément aux instructions générales dont vous êtes muni, et vous n'aurez, en aucun cas, à les remettre à une juridiction étrangère.

Les hommes distraits exceptionnellement du bord des bâtimens capturés devront être ultérieurement renvoyés dans leur pays, s'ils appartiennent à la nation alliée, et, s'ils sont neutres ou ennemis, ils seront traités comme s'ils se fussent trouvés sur des bâtimens capturés par vous isolément.

Signé: A. Walewski. Signé: Clarendon.

Art. 2. Nos ministres secrétaires d'Etat aux départements des affaires étrangères et de la marine et des colonies sont

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Napoléon.

Par l'Empereur :

Le ministre des affaires étrangères,

Drouyn de Lhuys.

Fait à Saint-Cloud, le 23. mai 1854.

Vu et scellé du sceau de l'Etat :

Le garde des sceaux, ministre de la justice,

Abbatucci.

N^o 67. Ministerial-Erklärung, betr. die den russischen Schiffen gestattete Frist. (Vgl. S. 59.)

Messieurs,

Je vous ai notifié, le 28. mars dernier, la déclaration du 27. du même mois, qui a accordé un délai de six semaines, à partir de cette dernière date, aux navires du commerce russe pour sortir des ports français.

Par ma circulaire du 26. avril suivant, je vous ai fait connaître que les bâtimens russes, chargés pour compte français dans les ports russes de la mer Baltique et de la mer Blanche, auront jusqu'au 15 du présent mois pour sortir de ces ports à destination de France et d'Algérie, et pourront ensuite retourner vers un port neutre.

Des instructions analogues ont été adressées, ainsi que je vous en ai informé, aux commandans en chef des escadres de S. M. Britannique.

Mais les officiers de l'escadre anglaise de la Baltique ont agité la question de savoir si les délais de faveur accordés aux bâtimens russes pour sortir des ports anglais devaient être étendus aux bâtimens russes partis de ports neutres.

La solution ne pouvait être que négative, et l'amirauté anglaise s'est empressée de le faire connaître à ses croiseurs.

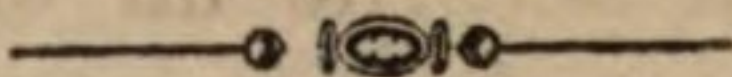
Je ne sais, messieurs, si de semblables doutes ont pris naissance dans votre esprit; mais je crois devoir, afin de prévenir toute hésitation à cet égard, répéter ici que le libre retour

n'est assuré qu'aux navires russes, partis, dans les délais voulus, d'un port de France, d'Algérie ou d'Angleterre.

Recevez, etc.

Le ministre secrétaire d'Etat de la marine et des colonies,
(Paris, Mai 20. 1854.) Signe: Th. Ducos.

Ueber die französische Gesetzgebung in Bezug auf den Ankauf feindlicher Schiffe durch Neutrale vergl. *Nº* 46.



Il est assuré qu'aux navires russes, parties, dans les délais voulus,
d'un port de France, d'Algérie ou d'Angleterre.
Recevez, etc.

Le ministre secrétaire d'Etat de la marine et des colonies,
(Paris, Mai 20. 1854.) Signé: Th. Ducos.

Ueber die französische Gesetzgebung in Bezug auf den
Ankauf feindlicher Schiffe durch Neutrale vgl. Nr. 46.

Asher, Carl Wilhelm,

Beiträge zu einiger Fragen über die Verhältnisse der neutralen Schifffahrt
in Kriegszeiten

Hamburg 1854

J.publ.e. 25 bm

urn:nbn:de:bvb:12-bsb10555238-1